

Rauers, Friedrich
Zur Geschichte der alten
Handelsstrassen in Deutschland



Zur Geschichte

der

alten Handelsstrassen in Deutschland.

Versuch einer quellenmässigen Übersichtskarte.

Von

Friedrich Rauers.

Erweiterter Sonderabdruck aus Dr. A. Petermanns Geogr. Mitt. 1906, Heft III.

Mit vier kartographischen Beilagen.



GOTHA: JUSTUS PERTHES.
1907.



Zur Geschichte
der
alten Handelsstrassen in Deutschland.

Versuch einer quellenmässigen Übersichtskarte.

Von

Friedrich Rauers.

Erweiterter Sonderabdruck aus Dr. A. Petermanns Geogr. Mitt. 1906, Heft III.

Mit vier kartographischen Beilagen.

Herausgegeben

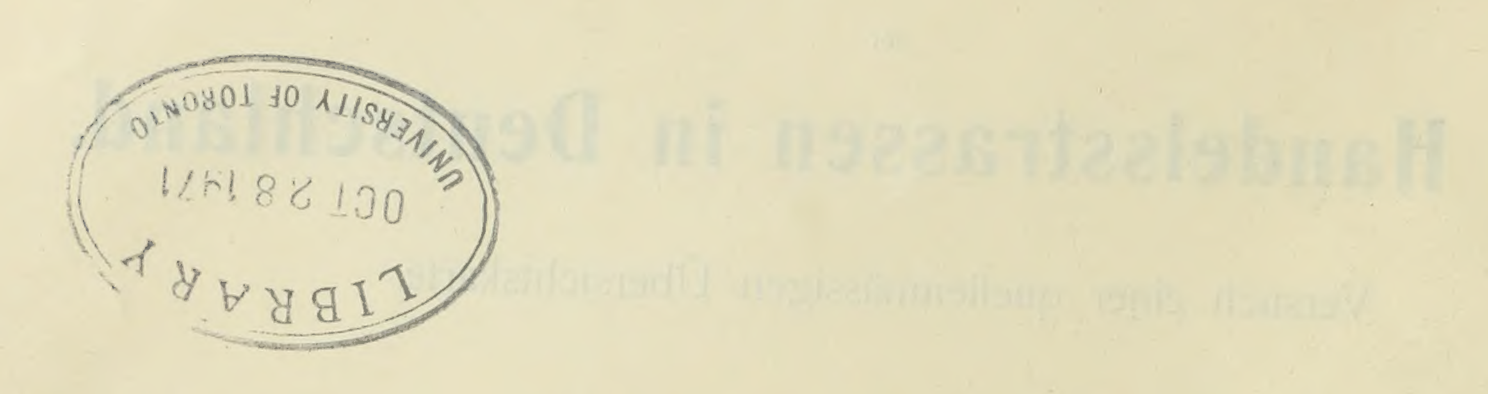
vom

Verein für Hansische Geschichte.



GOTHA: JUSTUS PERTHES.

1907.



Vorwort.

Der Vorstand des Hansischen Geschichtsvereins hat seit geraumer Zeit die Herstellung einer Karte der alten Handelsstraßen im Gebiet der Hanse ins Auge gefaßt. Aber die Schwierigkeiten des Planes haben seine Ausführung bisher verhindert. Der Vorstand hat deshalb die Arbeit des Cand. jur. F. Rauers in Bremen, die in Dr. A. Petermanns Geographischen Mitteilungen 1906, Heft III, erschienen ist, mit Interesse begrüßt und dem Anerbieten des Verfassers und des Verlegers, eine Separatausgabe der Arbeit den Mitgliedern des Hansischen Geschichtsvereins darzubieten, gerne zugestimmt.

Diese Separatausgabe enthält gegenüber der ursprünglichen Veröffentlichung außer einer geringen Erweiterung des Textes und einem umfangreichen Literaturnachweis auch eine beträchtliche Vermehrung des Kartenmaterials. Es sind hinzugefügt worden: 1. eine Spezialkarte der mitteldeutschen Straßen; 2. Anschlüsse an die Hauptkarte nach Osten und Süden und 3. eine Reproduktion der Karte der Leipziger hohen Straße durch die Oberlausitz, die sich in der unter August Leyser von Joh. Fried. Schwartz verteidigten Dissertation de via regia Lusatiae superioris, Wittenbergae 1732 befindet.

In dieser Gestalt wird die Arbeit, wie der Vorstand glaubt, den Mitgliedern des Vereins willkommen sein und außer mannigfacher Belehrung auch Anregung zu weiteren Forschungen geben.

Lübeck, Ostern 1907.

Der Vorstand des Hansischen Geschichtsvereins.
Fehling.

Ich habe für freundliches Interesse an meiner Arbeit und Hinweise zu danken den Herren Syndicus des Senats und Archivar Dr. W. v. Bippen in Bremen, Prof. Dr. E. Dünzelmann in Bremen, Geh. Justizrat Prof. Dr. F. Frensdorff in Göttingen, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Alfred Kirchhoff †, Geh. Archivrat Dr. G. Sello in Oldenburg, Prof. Dr. W. Wolkenhauer in Bremen und Dr. A. Wolkenhauer in Göttingen, neuerdings im Sinne der in dem Schlußwort ausgesprochenen Bitte auch Herrn Dr. A. Gebhardt in Erlangen, Frau L. Gerbing in Südende bei Berlin, Herren L. Huber und Major H. Rothamel in München, Herrn Syndicus Dr. v. Bippen außerdem für die Öffnung des Bremer Staatsarchivs. Dazu bin ich der Bremer Stadtbibliothek verpflichtet, die meine Wünsche in liebenswürdigster Weise erfüllte und die zahlreichen Sendungen von auswärtigen Bibliotheken vermittelte, dem Germanischen Museum zu Nürnberg, dem Geographischen Apparat in Göttingen, dem Leipziger Stadtarchiv, Herrn Stadtarchivar Dr. P. Dirr in Augsburg, der Kaiserlichen Oberpostdirektion und einigen kleineren Bibliotheken in Bremen. Dem Verein für hansische Geschichte danke ich für die Darbietung dieser erweiterten Sonderausgabe meiner zuerst in Petermanns Geographischen Mitteilungen im Märzheft 1906 erschienenen Arbeit.

Bremen, im März 1907.

F. Rauers.

Anläßlich einer größeren Arbeit über das alte Frachtfuhrwesen, die noch nicht ganz vollendet ist[1]), mußte ich mich ziemlich eingehend mit dem System der mittelalterlichen bzw. nachmittelalterlichen Handelsstraßen befassen, da mir sonst viele Beziehungen meines Themas dunkel blieben. Es fehlt bis jetzt an einer zusammenfassenden Arbeit über diese Straßen, obwohl mit ihnen ein großes Stück Wirtschaftsgeographie bzw. die kulturelle und wirtschaftliche Geschichte ganzer Landstriche aufgerollt wird, die um so interessanter ist, als der moderne Verkehr vielfach auf andern Wegen und ohne die vielen Ruhepunkte der alten Zeit dahinzieht. Dieser oftmals beklagte Mangel eines, wenn auch nur primitiven Behelfs wurde mir für meinen nächstliegenden Zweck recht sehr fühlbar. Es ergab sich also die Anregung, das, was ich vielfach am Wege — besonders da ich sehr viele Nichtspezialschriften zu benutzen hatte — fand, zusammenzutragen. Außerdem liegen Forschungen lokaler Natur oder für einzelne Gebiete der deutschen Straßen in größerer Anzahl vor, als man zunächst anzunehmen geneigt ist (ich fand meine eigene Materialsammlung darum öfter nachträglich überholt). Das Material reichte in seiner Gesamtheit aus, um eine Übersicht zu geben.

Ich habe meine Ergebnisse in einer großen Karte Mitteleuropas und mehreren Nebenkarten eingetragen, die die mitteldeutschen Straßen und gewisse weitere Anschlüsse umfassen, die bei der Betrachtung bestimmter Perioden unseres Handels einen Anhalt zur konkreten Vorstellung geben können; die Kombination des inneren Netzes ist natürlich mannigfaltiger.

Außerdem habe ich die Delineatio geographica viae regiae a fluvio Viadro usque ad fluvium Albim praesertim per Lusatiam superiorem aus Praes. Aug. Leysero Johs. Frid. Schwartz diss. de via regia Lusatiae superioris von 1732 beigelegt, die als Stapelstraßenkarte eine ziemliche Seltenheit, eins der interessantesten Straßensysteme behandelt und an die mitteldeutsche Spezialkarte anschließt.

[1]) Da ich selber die Absicht habe, über das Thema Frachtfuhrwesen und damit zusammenhängende Gebiete Arbeiten zu veröffentlichen, möchte ich bitten, die hier in dieser Beziehung gebotenen Anregungen nicht zu benutzen.

Prinzipien. Zur Geschichte der äußeren Form des Straßennetzes.

Entscheidend für die Aufnahme der Straßen war der Straßenzwang [1]). Wir finden schon in alter Zeit [2]), daß die Kaiser versichern, daß nur die nach altem Tarif und an alter Stelle erhobenen Zölle gültig, alle neuen und ungerechten Zölle ab sein sollen, Kaiser, Landfrieden und Reichstage sagen, daß man niemand von der rechten Straße und auf neue und ungerechte Straßen zwingen soll [2]) [3]). Der Kaiser hat eine Zeit lang die Initiative neuer Zölle [3]), wie von ihm auch die via oder strata publica oder regia als besonders gefreit erscheint. Das Wachstum der Straßen ist in dieser alten Periode ein sehr reges, da man auf dem Gebiet des Handels ja noch in den Anfängen steckt. Durch die Institute der verliehenen Zölle, Geleite, Stapel, auch Niederlage, Fuhrmannsrott entsteht ein starkes Interesse der Beliehenen an der Straße, auf die alle ihre Rechte sich beziehen. Je engmaschiger das Netz der Straßen und Städte, je wichtiger die ganze Verkehrsmaterie wurde, desto häufiger mußten bereits Beliehene sich durch Neuerrichtungen und Neuverleihungen geschädigt und die sich ausbildende Landeshoheit der Fürsten sich verletzt fühlen, zumal die kaiserliche Politik in diesen Dingen eine immer planlosere werden mußte, infolge der unglücklichen Entwicklung der Reichsfinanzen [4]). Dazu gehört, daß die mit Stapeln, Zöllen, Geleiten beliehenen nicht nur das Aufkommen neuer Straßen nach Möglichkeit selber verhindern, auf bestimmte Straßen zusammenzuzwingen suchen [5]), das Geleit als fiskalischen Zwang ausbilden usw., sondern daß auch der Kaiser in der Errichtung neuer Märkte, Zölle und Straßen beschränkt wird. Die confoederatio cum principibus ecclesiasticis von 1220 und das statutum in favorem principum von 1232 [6]) bilden bekanntlich in diesen Dingen wichtige Abschnitte. Später bekam das Kollegium der Kurfürsten von Reichs wegen die Mitwirkung bei Zoll- und Stapelverleihungen [1]) und wurde schließlich die Oberzollbehörde des Reichs [1]). Das Monopol der antiqua strata [2]) fügt sich ein in das System wohlhergebrachter Rechte, das das Reich überhaupt charakterisiert. Die allmähliche Ausschaltung der Initiative der ehemals starken Zentralgewalt des Kaisers vollzieht sich naturgemäß vor allem im Sinne einer konservativen Hemmung, nicht des Aufrichtens einer neuen legalen Initiative. — Selbstverständlich dauerte es einige Zeit, bis aus den Zollinteressen und Geleitsansprüchen der einzelnen Herren, aus Stapel-, Rott- und Umfuhrrechten, Verträgen usw. im Verein mit der alten via regia oder publica ein festes System herauskristallisierte, das nur geringe Kombinationsmöglichkeiten, selbst vielfach auf weite Strecken hin, zuließ [3]). Nachdem aber einmal eine gewisse Konsolidierung erreicht ist, sind die Straßen nicht mehr wie ein wachsender Baum, sondern ein festes Gefüge aus totem Holz. Man mußte gelegentlich einmal Flickarbeiten oder kleine Umbauten vornehmen, behalf sich aber in der denkbar konservativsten Weise mit dem, was einmal da war, auch wenn die Bedürfnisse sich änderten. Der Handel hatte neue Zielpunkte, half sich aber nach Möglichkeit mit alten Straßen, wodurch zwar ein Straßenabschnitt plötzlich in der Bedeutung wichtiger wurde, der andere sank, aber seine Form nach Möglichkeit unverändert blieb und seine rechtliche Stellung zumeist ebenfalls [4]).

So wurde Lüneburg, das wohl schon die Erbin der Straßen Bardowiks war, später die Speditionsstadt Hamburgs und Lübecks [5]).

[1]) Ich fasse Straßenzwang im weitesten Sinne als die Summe aller der Einrichtungen, die zwingen, eine bestimmte Straße zu verfolgen; das Wort wird im engeren Sinne für das Umfuhrrecht der Städte gebraucht.

[2]) Vgl. z. B. Capit. v. 805 c. 13, 806 c. 10, 809 c. 9, 820 c. 1 (Mon. Germ. Leg. sect. II, tom. I, p. 124, 132, 149, 294); s. a. Kurz, Österr. Handel, 1822, S. 24. Falke, Gesch. des d. Zollwesens, 1869, S. 20, 33, 54. Waitz, Deutsche Verfassungsgesch., Bd. IV, 1885, S. 55, 56.

[3]) Der Mainzer Landfriede von 1235 sagt c. 10: Precipimus autem omnes stratas publicas observari et coactas stratas omnino cessare (Mon. G. Leg. s. IV, t. II, p. 244). Vgl. Falke, Zollw., S. 20ff., 36, 38. Schröder, Deutsche Rechtsgeschichte, 1898, S. 523, 529 u. a.

[4]) Vgl. Falke, Zollwesen, S. 40 u. a.

[5]) Vgl. Anm. 2 und 3.

[6]) Vgl. Schröder, S. 506, 523, 529. Falke, Zollw., S. 34.

[1]) Vgl. Falke, Zollw., S. 58, 147f. (Born), Abhandl. vom Stapelrechte d. Alten Stadt Magdeburg, 1742, S. 64. Auch Estor, Teutsche Rechtsgelahrtheit, 1757—64, Bd. III, S. 277 usw.

[2]) Strate antique non declinentur nisi de transeuncium voluntate. Stat. in favorem principum 1232, c. 4 (Mon. Germ. Leg. s. IV, t. II, p. 212, Schilter, Inst. jur. p. R.-Germ. 1697, t. II, p. 118, Senckenberg, Ausg. d. Reichsabsch. 1747, I. Teil, S. 18 vgl. a. Einl. S. 54, 43; andere ältere Abdrucke etc. verteidigen auch confinatium, so v. Ludewig, Reliquiae manuscr. 1720—31, t. VII, p. 516. Born, de jure stapulae c. Lips. 1739, II, p. 36 [Cellarius, Stapelrecht der a. Stadt Magdeburg, 1741, S. 80], vgl. a. die weiter unten zitierten Werke von Bär, die im Literaturverzeichnis angegebene Literatur [Verträge beteiligter Reichsstände], Schröder, S. 523, 529 usw.)

[3]) Falke, Gesch. d. d. Handels, I. Teil, S. 24. Falke, Zollwesen, S. 119 u. a., sowie, wie auch überhaupt für das folgende, die Spezialquellen der Kartendarstellung (Literaturverzeichnis).

[4]) S. a. das Literaturverzeichnis zu den Karten.

[5]) Interessant ist besonders der Kampf gegen Winsen auf der jüngeren Marsch; die alten Privilegien wurden überall ausschlaggebend verwendet.

Die alte flandrisch-hansische Straße über Bremen hat ihre Form auf der Karte gar nicht verändert, nur daß sie statt den großen Durchgangsverkehr von Flandern bis nach Rußland zu haben, jetzt in ihre einzelnen Abschnitte zerfiel etc. In Erfurt war einst das Hauptgeleit der sächsischen Fürsten, weil dort die Straßen wegen der Handelsbedeutung Erfurts natürlich zusammenströmten. Es blieb dort auch, als die Handelsbedeutung eine solche Einseitigkeit nicht mehr rechtfertigte. Erst im 17. Jahrhundert wurden Beigeleite angelegt und dann ging der Verkehr durch vierzig verschiedene Wege [1]).

Fast allein das späte Sicheinschieben Leipzigs hat ein schon ziemlich fertiggebildetes Straßensystem nochmals wieder aus den Fugen gebracht, indem Leipzig durch sein Privileg auf 15 Meilen ihm mißliebige Straßen auszuschalten und zu Schleichstraßen zu degradieren suchte. Der größte Teil wurde aber auch hier übernommen und diente jetzt Leipzig, wie einst Halle, Naumburg, Erfurt usw. Die andern bestanden als Neben- und Schleichstraßen fort, bis sie in jüngerer Zeit auch ihre offizielle Anerkennung wieder durchzusetzen vermochten.

Das erstarrte Straßensystem Deutschlands existierte, bis man vom System der Straßenzölle, d. h. der an der Straße gleich den noch heute bestehenden Weggeldern erhobenen Zölle endgültig zum System der Grenzzölle überging und bis der Kunststraßen- und Chausseenbau in Deutschland begann. Eine ziemlich bedeutende Erweiterung erfuhr der Kanon der erlaubten Straßen, indem besonders in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts verschiedene Schleichstraßen, zum Teil mit geringeren Rechten anerkannt wurden [2]). Die Landesherren hatten verschiedentlich auf den Neben- oder Ausbruchstraßen, die die berechtigten Straßen gefährdeten, sog. Wehrzölle angelegt [3]). Diese wurden oftmals aus Repressivmaßregeln allmählich zu neuen Zöllen, durch die Errichtung eines Beigeleits konnte die Straße zur offiziellen Beistraße werden; indem man schließlich eine Wohltat erwies, wenn man die Straße freigab [4]). Verschiedene große Straßen sind dadurch um einen Teil ihres Glanzes gekommen, bei andern traten ihre noch frischen natürlichen Vorzüge um so mehr hervor, als die andern Straßen, mit denen man sie mühselig umfuhr, ja wohl erlaubt, aber ebenso schwer mit Zöllen belastet waren. Diese Vorgänge bereiten aber nur den Boden für die radikale Umwälzung, die im 19. Jahrhundert an die Stelle des rechtlichen Monopols der alten rechten Straße das technische Monopol der Kunststraße setzte, sie antizipieren nicht eine solche Umwälzung.

Das Reich hat bis zuletzt an dem System reichsrechtlich gebundener, verliehener konkreter Zölle, Stapel usw. und der damit verwachsenen gebotenen Straßen festgehalten. Nur die kaiserlich-erzherzoglichen Länder und Brandenburg [1]) beanspruchten in der Gestaltung ihres Zollwesens eine vom Reich unabhängigere Stellung. Darum ist das Schema dieser Verhältnisse bei ihnen dasselbe wie anderswo; der Modernisierung in der neueren Zeit sind diese Ansprüche natürlich Handhaben [2]).

Indem man die Akzisen, Lizente etc. als nur auf die Einwohner des Landes wirkend ausgab, suchten sich die Reichsstände zollähnliche Einnahmequellen, die sich den Reichsregeln entzogen, zu schaffen. Zollerhöhungen und -vermehrungen kommen auf den geschilderten Umwegen zustande, sie werden natürlich auch einfach usurpiert; das Geleit wurde reine Einnahmequelle und als solche ausgestaltet u. a. [3]) Die Reichsstände hatten im allgemeinen wenig Interesse daran, die konsolidierten Straßen, die vielfach in Verträgen festgelegt waren, die Grundlage, auf die alle ihre wohlerworbenen Rechte sich bezogen und mit deren Verlegung sogleich Reklamationen wegen verletzter wohlhergebrachter Rechte verbunden waren, in Frage zu ziehen. Die kleineren konnten wegen der Eifersucht der Nachbarn überhaupt kaum eine neue Straße erwerben. Die großen konnten ebensogut mit denen, die sie schon im Besitz hatten, arbeiten, ohne die Rechte ihrer Mittelbaren durcheinander zu würfeln. Dabei ließen sich Zollerhöhungen und -mehrungen trotzdem genügend durchführen, tendenziöse Verwendung war nicht ausgeschlossen. So wahrt man im allgemeinen die Reichsgarantie. — In Österreich im 17. Jahrhundert erscheint zuerst ein Grenzzollsystem wenigstens in betreff der Einfuhr mit einiger Folgerichtigkeit, d. h. mit entsprechender Aufhebung innerer Durchfuhrzölle [4]). Für das Reich bestand 1522 der Plan, in einigen bestimmten Grenzplätzen Reichszölle für Aus- und Eingang gegen das Ausland aufzurichten, es ist aber nichts daraus geworden; an der Zollstruktur im Innern des Reiches sollte nichts geändert werden [5]). Recht alt sind Aus- und Einfuhrverbote.

Der französische Absolutismus entwickelt auch in Deutschland vorhandene Ansätze besonders augenfällig und wirkt dadurch auf die größeren deutschen Staaten zurück, die im 18. Jahrhundert das staatsökonomische System des Merkantilismus auf ihre Fahne schreiben. Dadurch werden Sperr- und Grenzzölle systematisch ausgebildet, aber Straßenzwang- und -zollwesen noch nicht ausgeschaltet, vielmehr Straßenzwänge und Stapel auch im Kampfe benutzt. In den kleineren Staaten blieb vollkommen alles in den alten Formen. Erst nach der Auflösung des Reiches und nach der französischen Zeit wurde das Schema gänzlich und überall modern. Die Zölle im Innern, an den Straßen werden aufgehoben, es gibt fortan nur noch Chausseegelder als eine neue Spielart des Weggelds [6]); reiner Grenzzoll wird eingeführt (Preußen 1816—18; Hannover 1825 u. a.). An die Stelle des Bildes von mit Zöllen etc. besetzten Straßen hat sich das von Zollgürteln umschlossener Länder geschoben. Statt Straßenbewachung Grenzbewachung. Nur die allerkleinsten Staaten können nicht folgen. Die Zollbundspolitik beginnt und schließlich endet man im allgemeinen Zollverein [7]).

---

[1]) Vgl. Roth, Geschichte des nürnbergischen Handels, 1800 bis 1802, IV. Teil, S. 70.

[2]) Der interessanteste Kampf ist der der hohen Straße durch die Oberlausitz mit der sog. polnischen Niederstraße durch die Niederlausitz. — Vgl. auch die interessanten Scheidungen zwischen der großen Meßgeleitstraße, auf der das solenne Geleit geführt wurde, und den Beistraßen, die nur zwischen den Messen und nur den Fuhrleuten oder ähnlich erlaubt wurden (vgl. den Rezeß zwischen S.-Altenburg und Nürnberg 1659, mitgeteilt bei Roth, Geschichte des nürnbergischen Handels, II. Teil, S. 10; Landau, Z. für d. Kulturgesch., 1856, u. a.).

[3]) Vgl. u. a. Textor, de jure publico statuum imperii, 1701, p. 277. Estor, Teutsche Rechtsgelahrtheit, Bd. III, S. 900. Falke, Gesch. d. d. Handels, II. Teil, S. 142; Falke, Zollwesen, S. 118ff., 164, 168 u. 311 etc.; die Schriften zu den Leipziger Straßen. (Lit.-Verz.)

[4]) Vgl. Roth, IV. Teil, S. 70 u. a. Das Wort Beistraße ist nicht unbedingt technisch. Der Begriff des Verbotenen liegt nur in dem Ausdruck Schleichstraße, hat sich aber auch etwas dem Wort Nebenstraße mitgeteilt, am wenigsten noch dem Ausdruck Beistraße, der vielleicht der jüngste ist.

[1]) Verleihung Kaiser Friedrichs III. 1456 ohne Mitwirkung der Kurfürsten, s. Falke, Zollwesen, S. 267; vgl. a. Meißnisches Straßenprivileg Falke, Zollwesen, S. 119.

[2]) Falke, Zollwesen, S. 267. Schröder, S. 832.

[3]) Die spätere Rolle der Stapel- und Niederlagsablösungen vgl. Wahlkapitulation Kaiser Ferdinands III., 1636, art. 20 (Limnaeus, Capitulationes imperatorum et regum R.-Germ. 1651, p. 671).

[4]) Falke, Zollwesen, S. 246.

[5]) Falke, Zollwesen, S. 59ff.

[6]) u. dergl.; Gebühren bleiben, das, als was man im Mittelalter den Zoll auffaßte.

[7]) Stapel will man im 17. Jahrhundert nicht mehr neu errichten (Beschluß des Reichsfürstenrats 3. u. 13. Juli 1668; Entwurf einer ständigen Wahlkapitulation 28. April u. 8. Mai 1664, art. 8; etc.). Beseitigt wurde das Stapelrecht durch die an die Wiener Kongreß-

Die ersten Kunststraßen in Deutschland baute der schwäbische Kreis[1]) (Mitte des 18. Jahrhunderts). Hier war noch durchaus die alte Straße maßgebend; wo man sie notgedrungen aufgab, waren Kompensationen und langwierige Verhandlungen nötig, die zum Teil interessante Aufschlüsse über den Verlauf der alten Straßen geben, weil jeder Landesherr seine Belege beibrachte[2]).

Das ganze System des Straßenzwangs in der eben geschilderten Ausbildung ist erwachsen an dem großen Durchgangsverkehr des Kaufmanns und seiner Ware[3]). Der Ritter, der Geistliche und ihr Gesinde, der Pilger sind als solche zoll- und geleitsfrei, der Stapel geht sie nichts an[4]). Auch liegen nicht alle Wallfahrtsorte, Klöster, Burgen, Ritter- und Pilgerreisen auf der großen Straße, wenn auch viele; etc. Die später aufgekommene und in Verbindung mit dem Staate stehende Post genießt Freiheiten. Die Post arbeitet wegen ihrer Abhängigkeit von fürstenstaatlichen Faktoren zum Teil mit andern Sammelstellen, ihre Straße ist darum nicht immer identisch mit der großen alten Handelsstraße; da die Post auch nicht bei den Zollstellen unterwegs vorkehren muß, kann sie sich auch alle eingetretenen Verbesserungen des Landes (trockengelegte Moore, Marschen etc.) zunutze machen, zumal sie die Erlaubnis hat, Vizinalwege usw. zu benutzen; das Ergebnis sind die sog. Poststraßen, Postgassen, die oft zu Seiten der alten Handelsstraßen laufen, ohne die vielen Umwege usw. mitzumachen, die die Handelsstraße getreu dem einstmals praktischen bzw. möglichen Verlauf machen muß. Dazu beachte die faktische größere Unabhängigkeit der reitenden Post vom Terrain[5]).

Aus dieser Darlegung ergibt sich einmal, daß für die Eruierung der Handels- bzw. nachdem der Kaufmann nicht mehr mit der Ware reist, wesentlich der Frachtstraßen große Kategorien von Quellen zunächst ausscheiden müssen (nämlich Pilgeritinerare und ähnliches, die gedruckten Reiseführer der späteren Zeit [wenigstens zumeist][1]), da die Fuhrleute wesentlich nicht zum literarischen Publikum gehörten, das diese benutzte[2]), und der Kaufmann damals nicht mehr mit der Ware reiste; die Post- und Reisecharten, weil das Kriterium fehlt, wo sich Post- und ordentliche Landstraße [Handelsstraße] decken) und nur bestimmte Kategorien Quellen bilden dürfen (nämlich Straßenzwangverordnungen, Nachrichten von Zollstätten, Geleiten, Stapeln, von Überfällen auf Kaufleute [wesentlich 14. und 15. Jahrhundert; als der Kaufmann noch mit der Ware oder auf derselben Straße reiste] und Fuhrleute u. dergl. und die diese Quellen wesentlich benutzenden [bzw. zugänglich machenden] Bearbeitungen und Schriften, sowie etwaige Kaufmannsitinerare aus der vorkritischen Zeit).

Zweitens ergibt sich aus dem konservativen Charakter, der den ausgebildeten Straßenzwang auszeichnet, und daraus, daß die wesentlichen, eben charakterisierten Quellen für die Handelsstraßen aus der Zeit nach der Konsolidierung der Handelsstraßen stammen, die von mir gewählte kartographische Darstellung, nämlich eine Karte zu geben; statt in einer Folge von Karten oder sonstwie eine Entwicklung darzustellen. Ich verzichtete auf die eigentliche Werdezeit unserer Straßen und suchte den Kern der historisch wichtig gewordenen großen Straßen zu erfassen, indem ich die jüngeren Bildungen, die schon wieder eine Negierung des geschlossenen Straßensystems darstellen, ebenfalls ausschied[3]). Eine Kontrolle für einen mittleren Zustand bot mir für viele Straßen die Glockendonsche Karte

akte 1815 sich schließenden und von dieser vorgesehenen Verträge und Gesetze (Rheinschiffahrtsakte usw.). Vgl. Praes. Textor Scheid, de jure stapulae, Diss. Heidelberg. 1673, p. 23, 25. Textor, de jure publico stat. imp., p. 272. (Born) Vom Stapelrechte der Alten Stadt Magdeburg, S. 64; Leuchs Handelslexikon, 1826, S. 1417. Noback, System. Lehrb. d. Handelswissensch., 1851, S. 490ff.

[1]) Das benachbarte Frankreich war ja sehr voran, vgl. Pigeonneau, Histoire du commerce de la France, 1885—89; Bär, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr im Großherzogtum Baden u. a. Noch 1818 erschienen die schönen württembergischen Chausseen den an »hannöversche Eile« und Sandwege gewöhnten Norddeutschen als ein Wunder. Erst im dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts kann man wohl von einem Kunststraßennetz für die Hauptrichtungen reden. Einzelne Länder als Oldenburg hinkten nach (s. die Darstellungen in meinem Frachtfuhrwesen).

[2]) Man muß sich allerdings die Mühe machen, das umfangreiche Werk des badischen Straßendirektors Bär, in dem er den Ausbau der einzelnen badischen Straßen bis ins kleinste schildert, auf solche Aufschlüsse hin durchzuarbeiten. Vgl. a. Bär, Wasser- u. Straßenbauverw. i. G. Baden, S. 302 u. 322.

[3]) Vgl. a. Falke, Zollwesen, S. 25f.; Schröder, S. 188; Waitz, D. Verfassungsgesch., Bd. IV, S. 57ff. für Grundlagen betr. des eigentlichen Zolls nur auf Handelsgut, d. h. in mehrfachem Umsatz durch Kaufmannshände gehendes Gut, im übrigen die folg. Anmerkung.

[4]) Um ein paar Beispiele zu geben vgl. die bei Waitz, Bd. IV, S. 57, 59, 63 abgedruckten Stellen aus älteren Quellen; Falke, Zollwesen, S. 25f.; dann Sachsenspiegel, II, art. 27 (vgl. a. Ausg. Leipzig 1545); Öst. Landrecht § 64 (81) (13. Jahrh., v. Meiller, Arch. f. Kunde österr. Geschichtsquellen, Bd. X, S. 159, 172.) Erfurter Weistum v. 1289, § 42 (bei A. Kirchhoff, Die ältesten Weisthümer der Stadt Erfurt, 1870, S. 23); zur neueren Zeit: Fürstl. sächss. altenb. Geleits-Ordn., 1714 (sep. Gött. Bibl.). Ferner: Lacomblet, Urk.-B. f. d. Gesch. d. Niederrheins, Bd. II, Nr. 469.

[5]) Vgl. u. a. Reichspostordn. v. 27. Okt. 1706; Leonhardi, Scriptores de regali postarum jure, 1720; Estor, Teutsche Rechtsgelahrtheit, Bd. I, S. 871; Münter, Frachtfahrerrecht, 1798—01, II. Teil, S. 56 u. S. 46; Preißler, Noth und Hülfsbüchlein für Fuhrleute, 1825; Krünitz, Ökonomische Encyclopädie, LXIII. Teil, S. 320ff.

[1]) Außer bei positiven Angaben — wohl nur in den jüngeren ausführlichen zuweilen.

[2]) Das ist für die allgemeinen Reiseführer fast ohne weiteres zu sagen. Außerdem fuhren noch im 18. Jahrhundert die Fuhrleute meist bestimmte Routen und im 19. Jahrhundert, als die Kreuz- und Querreisen allgemeiner wurden, haben die Fuhrleute, wie mir von alten Frachtfuhrleuten unserer Gegend versichert worden ist, keine gedruckten Führer gebraucht. Die gebräuchlichsten Routen lernte man als Junge vom Vater oder älteren Knecht. Erkundigungen, Gespannschaft, die Vorreiter und die sog. Stangenreiter wiesen den Weg. Dennoch fand ich für das 18. Jahrhundert ein Hilfsbuch der Fuhrleute erwähnt, das neben vielen andern Notizen auch ein Itinerarium enthalten haben soll, man könnte es sich ähnlich den Handwerkerführern denken, die man noch heute bisweilen sieht. Das Buch würde naturgemäß nur für das 18. Jahrhundert wesentlich interessant sein, als der alte Charakter schon verwischt war, für die alten Straßen nur mittelbar, aber, wenn die Angaben des Berichtenden stimmen, würde es nicht wertlos sein. Leider habe ich das Buch nicht auffinden können. Näheres siehe in meinem Frachtfuhrwesen.

[3]) In der Spezialkarte von Mitteldeutschland finden sich in den mit geringerer Linie bezeichneten Straßen auch Hinweise auf die jüngere Ausgestaltung.

von 1501 (bzw. 1533)[1]). Für viele Straßen stand mir ja eine Fülle von Nachrichten zur Verfügung. Wo ich nur eine Nachricht aus jüngerer Zeit hatte, habe ich das gegebenenfalls durch eine unterscheidende Zeichnung der Straßenlinie sichtbar gemacht. — Unterstützt wurde ich durch den Charakter meiner Karte als einer Routenkarte, die auf das engste Detail verzichten kann.

Man wird von den quellenmäßig festlegbaren Straßenzwangstraßen des ausgebildeten Systems rückschreitend am ersten zu einigermaßen sicheren Ergebnissen bezüglich der urältesten Formen unserer Handelsstraßen kommen können, wenn man alte Pilgeritinerare und sonstige Reiseberichte, Nachrichten vom Stadt- und Marktwerden der Durchgangsplätze mit den als Handelsstraßen einer entwickelteren Zeit feststehenden Straßen vergleicht. Ebenso wird bei der Feststellung des Detailverlaufs der Straßen die große Menge der Reiseführer, Post- und Reisekarten, wenn gehörige Kritik dabei angewandt wird, noch außerordentlich nützlich sein können, da diese Straßen ja recht häufig identisch mit unseren Straßen sind, nur daß eben das Kriterium fehlt, wo sie es sind.

Diese weitere Arbeit habe ich nicht leisten wollen. Zu einer systematischen Heranziehung des Reiseschriftenmaterials wird man überhaupt erst imstande sein, wenn eine gehörige Sichtung vorgenommen sein wird, und das Material allgemeiner bekannt und zugänglich geworden ist. Da ist aber auf manchen Gebieten der Reiseliteratur, trotz vorzüglicher Arbeiten auf andern, noch fast alles zu tun. Die Hineinarbeitung des wesentlich zur Ausgestaltung im Detail einer Straße heranzuziehenden Materials wird zumeist der lokalen Literatur zufallen, die am besten kontrollieren kann.

[1]) Die ich auf diese Weise fast ganz zugleich aus andern einwandsfreien Quellen und durchaus als Handelsstraßenkarte nachgewiesen habe. — Siehe im übrigen Literatur- und Quellenverzeichnis.

Zur Geschichte der inneren Bedeutung des Straßennetzes.

Wenn man die Karte ansieht, so bemerkt man ein fächerförmiges System von Straßen, dessen Zentrale Flandern, Brügge bzw. Antwerpen ist.

Die überragende Bedeutung der französischen Flandern-Italien-Straße durch die westlichen Alpenpässe steht mit der Blüte der Champagnermessen (Lagny, Provins, Troyes, Bar-sur-Aube), der älteren Kultur des westlichen Landes in Zusammenhang [1]).

Dann liefen die nach Deutschland sich öffnenden Alpenpässe der französischen Straße den Rang ab. Die Messen der Champagne werden besiegt durch die Messen von Frankfurt.

Dazu zieht durch Deutschland die alte Pilger- und Handelsstraße von Konstantinopel durch die Donauländer; wenn auch ihre Bedeutung gegen die italienisch-deutschen Straßen allmählich zurücktritt, markiert durch das Sinken Regensburgs, das Aufblühen Nürnbergs, das für den österreichischen und den italienischen Handel zugleich günstig liegt. Venedig wird die Stadt der Pilger, die Metropole des Levante- und deutsch-italienischen Handels.

Abgesondert von diesen süddeutschen Handelszügen bewegt sich der hansische Handel an den Küsten der Nord- und Ostsee entlang von den nordischen, den Ostsee- und Wolgaländern her. Zwischen den hansischen und den süddeutsch-italienisch-österreichischen Warenzug schieben sich wie ein Keil die mitteldeutschen Städte, Erfurt, Halle usw. Sie stehen zwischen dem hansischen und dem süddeutschen Handel mitten inne, ohne dem einen ganz zuzurechnen zu sein. Sie verkaufen die Produkte ihrer Heimat, Waid, Salz, schauen teilweise nach Osten und sind auch Vermittler zwischen Norden und Süden. Im allgemeinen stehen Norddeutschland und Süddeutschland sich fremd gegenüber, mehr als man nach unsern jetzigen Verhältnissen anzunehmen geneigt ist. Flandern, erst Brügge, dann Antwerpen, ist der große Austauschplatz für alle Produkte der Welt [2]). Da treffen sich hansische und südliche Ware. Zwar besteht die alte Straße von Regensburg und aus dem Reiche nach der unteren Elbgegend; das rührige Nürnberg holt um 1400 Fische von Stettin und hat in Lübeck Zollfreiheit [1]); aber in Danzig und in den preußischen Gegenden duldet man nur die Nürnberger Landfahrer, nicht den größeren Kaufmann [2]), die Glockendonsche Karte verzeichnet bezeichnenderweise noch 1500 keine Straße und Meilenlinie von Süddeutschland nach Bremen, nur die Romwegkarte [3]) hat eine; und von all den vielen Zollfreiheiten, die Nürnberg errichtet hat, sind Lübeck und Thorn die einzigen im hansischen Handelszug [1]).

Das ist die Tradition des Mittelalters und der angehenden Renaissance. —

Dann ändert sich die Welt. Die nordischen Länder, die die Hanse sich etwa so zu betrachten gewöhnt hat, wie das heutige Europa seine Kolonien, werden aus politisch inferioren Gebilden zu den Städten überlegenen modernen Nationalstaaten, erstarken zu nationalem Handel (England) oder vernichten wenigstens die hansischen Privilegien. Die süddeutschen Städte suchen den verloren gehenden Anschluß an ihren bisherigen Handel zu halten mit den überraschenden Faktoreien in Lissabon. Sie werfen Kapitalkraft und alte Handelsschulung in die Wagschale, und ihre großen Handelshäuser zeigen sich auf der imponierendsten Höhe gerade vor dem großen Krach, dem die Fugger durch ihren Rückzug auf den Feudalismus entgehen. Antwerpen, das seit etwa 1490 das versandende Brügge besiegt hatte, gewann noch durch die neuen Indienfahrten, den Verkehr von Spanien, Portugal her und stand auf der Höhe seiner Macht. Die Religionsstreitigkeiten warfen ihre Wellen überall hin. Der spanisch-niederländische Krieg begann, mit Antwerpen fiel die Börse, das Herz der alten traditionellen Handelszüge.

Seitdem haben die Straßen Deutschlands ein anderes Gesicht bekommen.

Die Antwerpener Kaufleute flohen nach allen Richtungen und brachten ihre Handelsbeziehungen mit, die sowohl in die Richtung des hansischen wie in die des venetianischen und spanisch-indischen Handelszuges wiesen; die vielen in Antwerpen ansässigen fremden Firmen gingen zumeist in ihre Heimat. Außerdem hatten auch alle andern Beteiligten des Welthandels das Bedürfnis, Fäden, die in dem Austauschplatz Antwerpen zerrissen waren, zum Teil auf direkter Linie wieder anzuknüpfen. Die Bedeutung der Straßen Deutschlands ändert sich.

[1]) Vgl. auch die nordischen Pilgeritinerare, die diesen großen Umweg nehmen.

[2]) Das Libell of englishe polizye 1436 (herausg. Herzberg-Pauli 1878) sagt: For Flaundres is staple as men tel me To alle nacions of Christiantee (vgl. a. überhaupt); siehe auch Frensdorff, — Hans. Geschichtsblätter, 1878.

[1]) Roth, I. Teil, S. 199, 200, IV. Teil, S. 3ff. u. a.

[2]) Hirsch, Danzigs Handels- u. Gewerbsgesch., 1858, S. 188.

[3]) Reproduktion Gallois, Geographes allemands de la renaissance, 1890.

Amsterdam blühte empor, zum Teil durch die Antwerpener Zuwanderung; Holland gewann eine einzigartige Stellung, andersgeartet als vordem Flandern, nicht als Austauschplatz der Fremden, sondern als scharfe Eigenhändler und Frachtschiffer, erlebte mit seinem großen Kolonialreich seine Glanzzeit im Handel, um allmählich gegen England, das im Anfang des 19. Jahrhunderts die Handelsmacht wird, wieder zurückzugehen. Auch nach Hamburg kamen Antwerpener Flüchtlinge[1]), auch nach Bremen[2]).

Die Merchant Adventurers begannen den späteren englischen Siegeszug auf dem Kontinent in Handel und Industrie; sie kamen nach dem Falle Antwerpens vorübergehend nach Emden, Stade (etc.) auf die Dauer nach Hamburg (seit 1612).

In dieser Periode wurden Hamburg und Bremen die deutschen Einfallstore für den Handel nach Innerdeutschland[3]), Deutschland aus einem eminenten Durchgangsland das Hinterland der Niederlande; Hamburgs und Bremens, — die lange nur europäisch mit Holland, Frankreich, auch bis ins mittelländische Meer usw., England, den nordischen Ländern handelten, die Güter des großen überseeischen Verkehrs also indirekt bezogen, dann nach Hollands Abgang, das Deutschland scharf in Fesseln gehalten hatte, die bekannten englischen Agenten auf dem Kontinent wurden[4]), aber zugleich noch im 18. Jahrhundert die ersten Grundsteine ihres außereuropäischen direkten Handels legten. Die Herrschaft im Ostseehandel kam in die Hände vor allem der Holländer, dann der Engländer, bis er seine Weltbedeutung verlor. Der große deutsche Handelszug durch die Küstenländer der Ostsee und Nordsee zerriß in seine einzelnen Abschnitte. Die Vorgänge haben auch für die Sprachgeschichte ein gewisses Interesse. Die niederdeutsche Sprache hatte vorher ein langgestrecktes Gebiet, das durch sehr rege wirtschaftliche Beziehungen verknüpft war. Daß allmählich die Handelsbeziehungen von der Küste nach dem Innern Deutschlands die wichtigsten wurden, wogegen die alten Beziehungen an der Küste entlang unter lauter niederdeutschen Städten zurücktraten, schuf der hochdeutschen Sprache bessere Chancen wie vorher, um unterstützt von der mächtigen religiösen Bewegung das Plattdeutsch zum bloßen Dialekt herabzudrücken. Holländisch wurde dagegen mit der mächtigen politischen Entwicklung eine eigene Sprache.

[1]) Büsch, Geschichte der hamburg. Handlung, 1797, S. 26.

[2]) Zobel, er war allerdings geborener Bremer, s. im folgenden, ferner v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, 1892—03, Bd. II, S. 231. Auch Leipzig hat Zuzug etc.

[3]) Für Bremen und Hamburg bedeutet das geradezu eine Umkehrung ihres bisherigen Straßenbildes, für Bremen am meisten. Bremen hatte als Brücken- und Fährstelle zwischen Osten und Westen seine erste Bedeutung, und auch als seine Slait, Schlachte, allmählich die Hauptlebensader wurde, blieb die ostwestliche Durchgangsstraße die Hauptlandstraße. In der neuen Zeit werden es die Straßen nach Süden. Lübeck verliert seine Stellung mit dem Aufhören der großen Bedeutung als Scheidestelle des skandinavischen und russischen Verkehrs, sowie als Umschlagsplatz zwischen der Nord- und Ostsee bzw. vom einen Landweg auf den einen Seeweg und umgekehrt, durch Vermittlung des Grabens. Auch Lüneburg wird dadurch der typische Speditionsplatz ins Reich für Hamburg und Lübeck. (Interessant ist ein Hamburger Ratsmandat v. 1604 in Blanks Samml., I. T., 1763, Nr. CCLXV.)

[4]) Die Fehde um das Manuskript aus Süddeutschland, s. Ang. bei v. Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bd. III, S. 425 ff.; v. Treitschke, D. Geschichte, Bd. III, 1885, S. 55 u. a.

Die ganze Entwicklung in dem Brennspiegel eines einzigen Lebens aufgefangen, zeigt sich in merkwürdiger Weise in der Selbstbiographie des bremischen Bürgermeisters Heinrich Zobel[1]), der gerade in der Übergangszeit, als die Formen flüssig wurden, lebte.

Wenn sein Vater ihn vor seiner ersten Reise als Kramer auf einen hogen berg to Lüneborg (den Kalkberg) führte und zu ihm sagte: wan die berg noch so hoch were, kunde ich und mines geliken gluck un ungelück nicht übersehen, wat einen in der welt in siner jöcht wedervaren mocht, so bildet sein Leben eine ziemlich wirksame Illustration.

Sein Vater gehört noch ganz dem hansischen Handelszuge an, er war aus Demmin und wurde schließlich in Bremen ansässig, allerdings kam er als landfahrender Kramer auch einmal nach Nürnberg, aber als er im Alter seine Freunde noch einmal aufsucht, da geht er nach den Ostseeländern und Danzig, und seinen Sohn bringt er nach Lübeck in Schule und Lehre, kommt ein andermal mit ihm nach Lüneburg und Hamburg. Der Sohn sollte, wie er, als Kramer sein Glück versuchen, und diese landfahrenden Gesellen kamen überall herum[2]). Als Kramer zog Heinrich Zobel durch viele Gegenden Deutschlands, hatte in Steyr seine Waare verkauft, kaufte neue ein und kam über Salzburg nach Venedig. Als er hier der Diener eines Kaufmanns in Venedig wurde, war sein Los ziemlich entschieden, er der Norddeutsche, gerät von jetzt ab gänzlich in den süddeutschen Handelszug. Vier Jahre diente er seinem Herrn; in Rom, Florenz, Mantua, Ferrara, Mailand, auch Augsburg und Nürnberg erledigt er für ihn Geschäfte. Dann nimmt er im Oktober 1560 seine Entlassung, geht nach Bremen, kassiert (für den Vater wohl?) in Lübeck und Flensburg Gelder ein, nimmt zusammen mit dem Vater in Hamburg 200 Mark Lübisch auf, um ein eigenes Geschäft anfangen zu können und ist im April 1861 wieder in Italien. Er macht verschiedene Reisen zwischen Augsburg, Nürnberg und Venedig, am 20. Mai hatte er zum erstenmal in Venedig eingekauft. Schließlich wollte ihm »doch das lopen und der handel (weil man all syn armot by sich dragen mot) nicht gefallen, dachte nach einem bestendigen handel der zu der husholdinge muchte bequem sein, gaf mich derowegen in Dienst bey Hinrich Walter von Nürnberg, handelte mit Niederländischen Waaren up Antwerpen«. Dieser Walter trat in Gesellschaft mit Gerard Koch in Antwerpen und Hinrich Pilgram in Nürnberg. Heinrich Zobel wurde im Dienst der Gesellschaft nach Linz, dann auf längere Jahre nach Wien geschickt; er macht von da aus verschiedene Reisen nach Ungarn usw., nach Bartfeld, Debreczin, Komitat Zips, Eperies, Munkacz, Beregh-szasz, Preßburg und Raab. Dann tritt er statt Gerard Kochs, der sich in die Parteihändel eingelassen hat, in die Kompagnie ein und übernimmt Antwerpen, 1567. Er verlobt sich in Orsoy, geht noch einmal nach Wien und zieht jetzt auch seinen Bruder Johann in den süddeutschen Handel, er wird in Österreich tätig[3]). Hochzeit in Orsoy (sein Bruder Johann stirbt 1570 in Freistadt, er hatte damals Zobel gerade in Antwerpen besucht und war über Nürnberg zurückgekehrt, zugleich kam damals der Schwager Zobels Quirin Gombrecht (stammt aus Langensalza) von Bremen, nach Antwerpen). Wegen Schwierigkeiten mit Walter muß Zobel eine Zeitlang in Nürnberg sich aufhalten, macht auch eine Reise nach Wien. 1569 neue Gesellschaft, Walter tritt aus. Im selben Jahre macht Zobel ein lohnendes Geschäft indem er Gerard Koch, Hinr. Cramer von Leipzig, Vincent

[1]) Herausg. von v. Bippen, — Brem. Jahrb., Bd. IX.

[2]) Vgl. die Nürnberger Landfahrer in Danzig; auch war die Zersetzung des Hansehandels schon im Gange.

[3]) Die Compagnie teilt die Geschäfte, nachdem sie neu geschlossen ist, so: Zobel in Antwerpen, Pilgram Frankfurt und Nürnberg, Walter soll Österreich »verwalten«.

Gier, Potscher von Ketwicht, die eine Kriegslieferung für den Pfalzgrafen Wolfgang von Zweibrücken gegen Wechsel übernommen haben, das Akzept der Königin von England verschafft. Zobel soll das Geld (52000 Gulden) in seiner Comp. anlegen dürfen. Er kommt durch die feindlichen Linien nach Grevelingen, von da auf Calais, Dover, London, die Königin will am 15. Mai 69 in Hamburg zahlen; er ist von London in 8 Tagen per Poste in Frankfurt auf der Messe; trifft dort seine Frau, die bis dahin in Nürnberg war. Zieht wieder nach Antwerpen, macht von da die Reise nach Hamburg, »als die Englischen erstmalen sich auf Hamborg begeben«, empfängt das Geld und kauft ein. 1574 nahmen die Spanier Antwerpen ein. 400000 Gulden Kriegskontribution. 1576 am 4. Nov. Plünderung Antwerpens, anschaulich geschildert, an 4000 Menschen auf den Gassen tot gefunden. Den 18. Nov. läßt man die Einwohner abziehen, auch Zobel, der seinen Hausstand seit 1569 ständig wieder in Antwerpen gehabt hat (wegen Walter vorher eine Zeitlang in Nürnberg) ist entschlossen zur Flucht, er schickt seine Frau über Wesel nach Orsoy, rettet, was er kann und geht nach Cöln, dann nach Nürnberg, um seine Compagnie aufzulösen. 1577 holt er seine Frau und Kinder von Orsoy und zieht nach Bremen in seines Vaters Haus, tritt dort mit Quirin Gombrecht, seinem Schwager, in Compagnie (Zobel wurde in Bremen später Bürgermeister). Seine alten Beziehungen, die er nach Bremen mitgebracht hatte und weiterpflegte, lassen sich in den Reisen, Studienorten und Stellen seiner Söhne verfolgen, wir sehen diese in Frankreich, Italien, Venedig, Holland, Amsterdam[1]), als Kaufleute tätig, die Schul- und Studienorte der Kaufleute und eines studierenden Sohnes sind Langensalza (Gombrecht), Nürnberg, Altdorf, Rostock, Franequer, Marburg. (Interessant ist auch, daß sein alter Compagnon Pilgram 1581 96000 Gulden hinterläßt, Zobel hatte seinen Kramhandel mit 12 Talern angefangen.) Auf das aufstrebende Leipzig, das mit Nürnberg in reger Verbindung stand, weist ein Arrest, den Pilgram dort legen läßt.

Die stolzen Städte am Rhein versanken immer mehr in bloße unfruchtbare Stapelstreitigkeiten, und mit ihnen rieb das innere Deutschland in Zollauflagen und drückenden alten Rechten, je schlimmer, je unzeitgemäßer das alte Recht und je weniger der Handel mit großem prozentualem Gewinn arbeitete, seinen Handel und seine veraltende Industrie auf.

Nürnberg erreichte seine höchste Blüte auf dem Wendepunkt zwischen der alten und der neuen Zeit, als schon die neuen Verhältnisse zu wirken begannen, auch die Verbindung mit Leipzig, durch das man bequemer als früher den östlichen Handel nutzte, trug dazu bei. Dennoch stand Nürnberg noch ganz im alten Handel, mit dessen auf die Dauer nicht aufzuhaltendem Fall sein Sturz verbunden war.

Nur eine Stadt Innerdeutschlands hat sich in dieser Zeit, und zwar erst jetzt zur imponierenden Höhe geschwungen, zum Teil mit den alten Stapelrechtsmitteln' nur daß der moderne Staat, der Fürstenstaat Sachsen, dahinter, hinter seiner Landstadt, stand: Leipzig. Es kam empor durch die polnische Straße, die Entwicklung war schon eine ganze Zeit im Gange; mit dem großen Privileg um 1500 wird Leipzig der Sieger über seine älteren Nebenbuhler in der gleichen Gegend. Der alte hansische Warenzug und der Aktivhandel der Deutschen in Rußland hörte auf. Der Handel, den Leipzig in seinen besten Zeiten von den östlichen Ländern empfing, war ein Aktivhandel der Polen und östlichen Völker, der in Leipzig seinen Stapel hatte, in den Leipziger Messen trafen sich westliche Ware und östliche Ware. Hier war Deutschland noch ein Durchgangsland. Leipzig, dessen Bürger aber anders als in Frankfurt a. M. aufs rührigste selbsttätig am Handel Anteil nahmen, wurde, als es stark genug war, dazu noch der Vermittler zwischen Norden und Süden, als der es Erfurts Niederlage bekämpfte und die Elbe in einem gewissen Grade zu seinen Gunsten kontrollierte; wenngleich seine Stellung hier nicht eine so ausschließliche werden konnte (das Aufblühen Hamburgs zu Gunsten von Leipzig), wie die geschickte Bekämpfung Magdeburgs, der Berliner und Niederstraße ihm für Polen es zu werden geholfen hatte. Trotz des Schadens durch die Wunderslebener Straße, wodurch die alte Tradition[1]) wieder zum Durchbruch kam, trotz des sog. neuen Grabens zur Verbindung von Oder und Spree, trotz des Zollkriegs mit Preußen schlugen im 18. Jahrhundert die Leipziger Messen sogar die Frankfurter Messen. Frankfurt a. M. hatte auch im neueren System des Handels seine Position halten können, denn es war der Platz, wo die holländische Rheinstraße nach Deutschland auseinanderging, ferner die andere Hand der großen ostwestlichen und westöstlichen Durchgangsstraße, die die hohe Straße zwischen Leipzig und Frankfurt a. M. so wichtig macht. Seine Bedeutung als deutscher Wechsel- und Geldplatz konnte sich erhalten und noch stärken; er verlor erst im neuen Reiche seine internationale Bedeutung zu Gunsten Berlins. Leipzig wurde aber schließlich der einzige großzügige Handelsplatz Innerdeutschlands, selbst Frankfurt trat zuletzt dagegen zurück. Dem Ausgang dieser im ganzen traurigen Zeit des deutschen Handels entstammt die Figur des weitsichtigen hansischen Handelsherrn, der in England und den Kolonien an andere Maßstäbe gewöhnt worden war. Freilich der sog. Kaufmann der zweiten Hand, in Bremen und Hamburg, der von dem Überseekaufmann kaufte, um ins Binnenland, zum Teil auch als Kommissionär binnenländischer Häuser, einzuführen, plagte sich gerade so gut mit den Zöllen und verfocht seine Stapelrechte wie der im Innern Deutschlands, wenn sein Horizont vielleicht auch etwas weiter war.

In der zweiten Periode des deutschen Handels hat sich der nationale und moderne Staat entwickelt, in Deutschland konnte es aus den verfahrenen Verhältnissen heraus nicht zur Bildung des nationalen Staates kommen, doch kam der moderne Staat zur Ausbildung in den Fürstenländern. Seit dem 18. Jahrhundert insbesondere betrieben die größten unter ihnen die Handelspolitik des

[1]) Auswanderung der Antwerpener nach dem reformierten Holland usw. (Amsterdam).

[1]) Nicht ganz; man muß davon absehen, daß im Thüringer Wald durch die Beigeleite, die man eingerichtet hatte, der Frauen- und Amtgehrener Straße nicht mehr die einzigartige Bedeutung von früher zustand. Ich verweise ferner auf das damit zusammenhängende Aufkommen Gothas, das mit der direkten Straße Gotha—Langensalza Mittelpunkt einer selbständigen großen Straße wird (1829 Sprengung

Großstaats Frankreich[1]): es wurde nach merkantilistischen Grundsätzen regiert. Preußen und Österreich schlossen sich durch ein mit großer Schärfe durchgeführtes Sperrzollsystem gänzlich ab. In eine Verteidigungsstellung wurde dadurch Sachsen hineingezogen, das im Interesse seiner Handelsstadt Leipzig den freien Verkehr im alten Sinne hochzuhalten gewillt sein mußte. Seit 1765 bildete auch Bayern ein Sperrsystem aus. In den übrigen Ländern blieb man beim Alten, wenn man auch die Interessen seiner Untertanen, wie man es verstand, zu fördern versuchte. Die alten Rechtsverhältnisse mußten sich ziemliche Verrenkungen gefallen lassen, wenn z. B. Hannover verschiedene Wege, von der Weser nach Neuhaus an der Oste an der Elbmündung, zur Umgehung des bremischen Stapels empfahl und durch Zollermäßigungen auf dieser Linie Prämien darauf setzte[2]), zugleich aber seinen Speditionsstädten streng an ihren alten stapelrechtlich begründeten Befugnissen halten half. Der alte Haß des platten Landes gegen die Städte in den Fehdezeiten nahm neue Formen an und wollte die Städte mit ihren eigenen Waffen schlagen, selbstverständlich nur diejenigen, die als Reichsstädte ihre Freiheit bewahrt hatten. Das Fiasko bei dem Mangel an Schulung und Kapital war natürlich zumeist nicht zu vermeiden. — Dennoch ist uns auf diesem Wege unsere moderne Industrie gekommen; die Landesgrenzen mußten die Reichsgrenzen ersetzen, die wir nicht derart sperren konnten, um nicht erdrückt und überschwemmt zu werden von denen, die glücklicher und moderner geworden waren als wir. Nach der Auflösung des Reichs und nach der französischen Zeit mit der Douane und ihren Scherereien wurde der Schutzzoll Prinzip; die deutschen, nunmehr souveränen Staaten richteten sich freiwillig oder unfreiwillig auf ein rein durchgeführtes Grenzzollsystem mit Aufhebung der alten Binnen- und Straßenzölle ein, indem die kleineren und kleinsten irgendwo Anschluß suchten bzw. untereinander sich gegen die Zollpolitik Preußens verbanden, das freilich damals schon auf den allgemeinen Zollverein hinarbeitete. Aber die Beteiligten empfanden noch nicht die Kongruenz ihres Ideals mit den realen Mitteln. Früher unbekannte, modern exakte Schärfe der Kontrolle schädigte den Handel oft noch mehr durch Zeitverlust als durch Höhe des Zolls[3]). In der kurzen Periode partikulärer Zollstaaten und Zollbünde mit einigen dazwischen liegenden freien Staaten als Schmuggelzentren klang in einer Tragikomödie die alte Zeit aus und fing die neue an. Die Mittel und der Gegenstand, an den man sie wandte, widersprachen sich allzusehr; der allgemeine Zollverein war schon damals geboren, denn auf die patriarchalischen Straßenzölle konnte man ebensowenig zurück wie vom gereinigten römischen Recht auf den usus modernus, nachdem der alte Schlendrian einmal verschwunden war. Das alte Deutschland war trotz aller vielbeklagten Zölle, die, als der Handel nicht mehr in seinen meisten Artikeln ein Luxushandel war, der mit hundert und mehr Prozent arbeitete, sondern je näher die neue Zeit heranrückte, ein Bedürfnishandel mit geringen Prozenten wurde, natürlich immer drückender werden mußten, dennoch ein einheitliches, auch als solches nicht abgeschlossenes Wirtschaftsgebiet, soweit eben durchgehender Großverkehr in Frage kommt. Die reine Gliederung beruht nicht auf Zoll und politischer Einheit, sondern auf der wirtschaftlichen Grundlage der Fixierung der derzeit oder einst natürlichen Formen der Stapel, des Gast- und Einheimischen-, Bürger- und Bauernrechts, die erst mit ihrer Antiquierung drückend werden. Der Zoll spielt demgegenüber ursprünglich nur die Rolle der Belastung[1]). Jetzt wollte eine Anzahl von durchaus künstlichen Wirtschaftsgebieten neben- und gegeneinander bestehen, in einer Zeit, die an die Stelle der Stadt- und Dorfwirtschaft die Nationalwirtschaft setzt, in der aus dem Austausch zwischen bereits intensiv und den extensiv arbeitenden Staaten die Weltwirtschaft entsteht und in der die partikulären Rivalitäten deutscher Observanz dann sich schon beinahe ebenso seltsam ausnehmen wie heute. Die wenigen Reichsstädte, die letzten Überbleibsel einer größeren Zeit, in denen die Nervenstränge des Verkehrs zusammenliefen, waren dabei in einer ganz unhaltbaren Lage. Die Fürsten haben nur kleinere Plätze und ausgeschaltete Etappen des sich immer mehr zentralisierenden Verkehrs, zu Speditionsplätzen herabgesunkene Zentralen aus einer freieren städtischen Entwicklung innezubehalten oder wieder herauszureißen vermocht (mit wenigen, allerdings wichtigen Ausnahmen). Diese fürstlichen Landstädte konnten den Aufwand an Kapital und Handelsverbindungen nicht bestreiten, die Reichsstädte nicht ersetzen, abgesehen von ihrer Lage an minder günstigen Stellen. Erst das Ende des römischen Reichs brachte die Reichsstädte, eine ungeheure Menge bedeutungslos ge-

des mitteldeutschen Handelsvereins durch diese Straße mit Vertrag zwischen Preußen und Gotha-Meiningen).

[1]) Unsystematische Anfänge und theoretische Erörtungen sind in Deutschland schon früher vorhanden, wie ich schon weiter oben angedeutet habe.

[2]) Auch einen Kanal wollte man 1796 dahin bauen, was an den heute merkwürdigen Gedanken erinnert, den Mittellandkanal von Hannover nach der unteren Elbe statt nach Magdeburg fortzuführen, als ob die Weser mehr Mündungen und nicht mehr Hinterland brauchte.

[3]) Die napoleonischen Douaniers waren dafür bekannt, scharf und dabei selber Schmuggler zu sein. Die preußischen Zölle waren im 18. und 19. Jahrhundert bureaukratisch genau, peinlich. Im 18. Jahrhundert beklagte man sich in Bremen, als Fuhrleute am hannöverschen Hauptzoll in Celle an der Straße Bremen—Braunschweig einige Stunden aufgehalten worden waren. 1840 lagen die Fuhrleute an den preußischen bzw. Zollvereins-Grenzzöllen, z. B. in Halberstadt, als gewöhnliche Norm, vier Tage (derselbe Bericht Eckartsberga 1830).

[1]) Er ist Gegenstand der städtischen Handelspolitik in Form der Zollbefreiungen, entwickelt dann allmählich seine moderne Funktion, erst an sekundären, dann an der modernen Einheit des Staates.

wordener Plätze, und die bedeutenden, mit Ausnahme von schließlich Frankfurt und den drei Hansestädten in Fürstenhand. So verpuffte Deutschland seine Kraft, die Städte mit Antiquitäten, die Fürsten mit Neuerungen, denen die Grundlage fehlte.

Grelle Schlaglichter werfen auf die böse Zeit, in der der Zollverein geboren wurde, in der der Schmuggel eine nie gekannte Höhe erreichte und Notwehr war, Akten des Bremer Staatsarchivs von 1825; die, als die amtliche Funktion der bremischen Güterbesteder (Frachtmakler) für die Interessen des hannoverschen Zolls nutzbar gemacht werden sollte — indem Hannover dafür auf scharfe Kontrollmaßregeln bei seinem neueingerichteten Grenzzollsystem zu verzichten versprach —, der Inspektion für das Frachtfuhrwesen übergeben wurden.

Ein Schriftstück sagt: »Wer ehemals Oberländische Handlungsgeschäfte ... getrieben hat, und daher mit Sachkenntnis auf den gegenwärtigen Gang derselben blickt, der kann nicht anders als trauernd und voll böser Ahnung für die Zukumpft auf denselben sehen. Alle ihm sonst offenen Länder nah und fern sind jetzt gesperrt mit Douanen und Zoll-Linien umgeben und sind daher für den Solidität und Rechtlichkeit gewöhnten Kaufmann verlohren. Nur der die Hand zum Schmuggel bietet kann noch Geschäfte machen und diese sind sehr gefährlicher Art, nur gering und nicht von Dauer.

Daß wir freye Bremer nun aber noch behülflich sein sollen auch diesen zu schmählern und zu Wasser und zu Lande mitzuwirken, daß ein sich selbst geschlossener Staat (Hannover) nicht hintergangen werde, ist so hart als vielleicht in der Folge mit großem Unglück verbunden. — So wie indessen die Sache jetzo liegt, sollen wir uns dessen fügen und so frägt es sich denn nur, wie man das an uns gelangte Ansinnen, die von hier ins Hannöversche Fahrende Fuhrleute mit Manifeste zu versehen, für unsern Staat und dessen Handel möglichst unschädlich macht. Nach meiner Meynung ist dazu erforderlich: 1. daß die Sache nicht als eine öffentliche betrachtet werde und daher so wenig der Senat als eine in seinem Nahmen handelnde Behörde davon Notitz nehme; 2. daß vor allen Dingen keine besondere Persohn angestellt werde, jene Manifeste anzufertigen, denn a) würde solches in der Kaufmannschaft und insonderheit bey die schon jetzt sehr unzufriedenen und unruhigen Krämer große Sensation erregen und b) den armen Fuhrmann, der schon unter manchen sonst ungekannten Formalitäten seufzt, noch mehr drücken und beschweren.

Was also zu thun wäre, ist folgendes:

»Nicht die Inspection bey dem Frachtfuhrwesen, sondern nur ein Mitglied derselben spricht mit dem Güterbesteder privatim darüber, macht sie im allgemeinen mit der Sache bekannt und erlaubt es ihren Gehülfen, die ohnehin nach Neben-Verdienst sich sehnen es zu gestatten, diejenigen Fuhrleute, so es wünschen und verlangen mit Manifeste gegen eine billige Gebühr zu versehen. Somit kann und würde der Zweck erreicht werden, ohne eine Neuerung einzuführen, da schon zeithero bey Fuhrleuten, die weit ins Oberland fahren, dergleichen Anfertigungen üblich gewesen sind.

Von einem der Besteder kam folgendes Schreiben: »... 2) Nach dem Wunsch der Oberländischen Committenten werden die Frachtbriefe mit Bereitwilligkeit der Absender sehr oft zum Vortheil der ersteren eingerichtet, sowohl über bey mir aufgegebene als auch Anweisungsgüter. Man hat nämlich zwey- und dreyerley Frachtbriefe über einen und denselben Gegenstand für jeden der durchpassirenden Staaten eingerichtet, oder sie enthalten entweder gar kein Maß und Gewicht, oder es ist wenigstens vermindert, wovon mir die Erfahrung leicht die Einsicht und Kunde giebt und sind sie oft mit fingirten und anderweitigen Adressen und Örtern versehen[1]). Wenn ich nun vorher, wie gewöhnlich weiß, daß der Waarenführer defraudiren soll oder will, welche Frachtbriefe habe ich alsdann zu stempeln und zu numeriren? — oder soll und darf ich selbige wider den Wunsch der Oberländischen Handelsfreunde, mit dem Bedeuten, »es könne so nicht verladen werden« an die hiesigen Absender zurückschicken? — Meine Stellung wird dann zwischen einerseits verlangter Wahrheit und anderseits begehrtem Interesse so schwierig, daß ich mich nicht darin zu finden weiß, wie nach Gewissen und Pflicht zweyerley Interessen und Pflicht gedient werden kann. 3) Wird nicht im Vertrauen auf somalige Abfertigungen das Schmuggeln noch mehr befördert werden, und sich vermehren? und nach dem ersten Entdeckungsfall die Sache umgekehrt soviel verschlimmert werden, daß nicht nur der ganze Zweck verloren geht, sondern auch alsdann vielleicht gar nicht wieder zu erreichen stehen wird? — So auch fallen 4) Schmuggeleien — wenn auch unbedingt von außen vorgeschrieben — dann wenn sie mißlungen, in der Regel mit dem größten Nachtheil und mindestens dem Risico des Capitals auf den Absender zurück und möchte man daher mit Rücksicht auf das Ganze, nicht Vortheil dabei finden, sie zu befördern oder zu begünstigen, denn auf solche Art würden wir nur ausweichend willfahren ...«

Die französische Zeit war auch noch eine gute Schule gewesen.

Die Erlösung brachte der Zollverein, dem Staat von den viel zu schweren Kosten der Zölle (Grenzbewachung statt der wenigen Zollpächter an den Straßen und der Geleitsreiter der alten Zeit), dem Kaufmann von unerhörten Scherereien.

Das alte System klappte zusammen, eine lange latent gewesene Spannung sprengte die Fesseln. Die Kunststraßen, mit Hilfe der entwickelten Kapitalwirtschaft geschaffen, ermöglichten eine ungeahnte Kommunikation, es ist nicht umsonst die Zeit des »großen« Frachtfuhrwesens, nie gekannte Lasten, sowohl was das einzelne Gefährt als was den Gesamtverkehr anlangt, wurden transportiert; die alten Transportmittel in ihrer denkbar vollendetsten Ausbildung erlebten noch eben vor dem Ende ihren höchsten Glanz im Dienste einer neuen Zeit. Altes mischte sich seltsam mit Neuem, wie auch soeben die neuen Grenzzölle das halbverstandene staatsökonomische System des deutschen Absolutismus zerstört und die deutsche Handels- und Wirtschaftseinheit herausgeholt hatten, gerade als eine möglichste Zerschneidung einzutreten schien. Denn es war eine völlig neue Zeit. Es war gründlich aus mit der bisherigen extensiven Wirtschaft. Die intensive Wirtschaft und mit ihr der Austausch der Bedürfnisse wurden Bedingungen des Lebens, und die Technik erfüllte die an sie gestellten Anforderungen. Der erste Handel war, von gewissen Bedürfnissen wie Salz usw. abgesehen, reiner Luxushandel. Dann wurden verschiedene industrielle Erzeugnisse aus ferneren Gegenden Bedürfnisse, für diese Gegenden der benötigte Rohstoff. Noch die Zeit der Chausseen konnte auf den Straßen nur die Bedürfnis gewordenen Kolonialwaren, gewisse Verzehrgüter und die industriellen Erzeugnisse sowie die dazu gehörigen Rohstoffe transportieren, soweit die letzteren nicht auch noch so schwer waren, daß die Industrie nur an dem Platze, wo sie sich fanden, gedeihen konnte. Massengüter, die keine teure Fracht tragen konnten, konnten nach wie vor nur zur See und auf den

[1]) Auch im 18. Jahrh. gibt es falsche Frachtbriefe, aber ein so raffiniertes System ist mir sonst nicht bekannt geworden. Die Fuhrleuteumfahrungen der Zollstraßen wollen oft nur die bessere Straße statt der schlechteren bezwecken. Kaufmännische Umfahrungen zu Zwecken der Defraude und Stapelumgehung sind darum natürlich auch häufig.

Flüssen transportiert werden. Die Eisenbahn transportierte alles, Massen- und Luxusgut und hatte durch ihre Vereinigung vieler Transporte zu einem und einheitliche Organisation den volkswirtschaftlichen Vorteil, das schwere billige Gut durch Erhöhung der Tarife für das leichte teure transportfähig zu machen (eine solche ähnliche Tarifierung konnten schon die Schiffergesellschaften betreiben, um sich möglichst viel Transportgut zuzuwenden; bei dem einzelnen Frachtfuhrmann bedeutet eine Erhöhung des Frachtpreises über den durch das Gewicht bedingten lediglich einen Risikozuschlag wegen der Garantieübernahme bzw. der Haftung).

Dabei bleiben die Flüsse und Kanäle die berufensten, jetzt noch wichtiger als je zuvor werdenden Transporteure des schweren, langsamen, billigen Guts, gerade weil wir auf den Transport von Massengut angewiesen sind [1]). Die alten Landstraßen des Verkehrs, soweit sie Chausseen und nicht untergepflügt oder ganz lokal geworden sind, sind lediglich Verteiler des von den neuen technischen Stapelplätzen ausgehenden Verkehrs. Die wirklich das Blut in Zirkulation setzenden Zentralen sind noch weniger geworden.

Die alte Kultur ist mit den alten Straßen untergegangen, unsere Städte, die nicht von der Straße überhaupt verlassen sind, sehen recht buntscheckig aus. Unsere Kultur wird ebenso Zeit brauchen wie die unserer Altvordern einst, ehe stolze einheitliche Städte von ihrer gefundenen Form zeugen werden, und die letzten Überreste der alten Kultur werden dann Reliquien oder verschwunden sein.

Die deutschen Kaufleute stehen anders wie einst, aber wieder selbständig und kräftig, im Handel der jetzigen Welt. Die große Straße der Welt ist heute das Meer, aber es ist, wenn wir nur auf unser kleines festländisches Deutschland sehen, doch eigentümlich, wie auch die alten Landrouten wieder erwachen. Der gewaltige Auswandererverkehr unserer Dampfergesellschaften, weil er mit der geringsten Hemmung arbeitet, zeigt unsern Vorteil als Land der Mitte am augenfälligsten — wohin wir kämen, wenn wir die Transportmittel über Land per Bahn und Kanal noch mehr denen der See, die im 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts den gewaltigsten Vorsprung besaßen, im Mittelalter nicht — annähern könnten. Die bisherige Annäherung hat uns genützt; man kann die Utopie abschreiben.

Das gelobte Land der unzeitgemäßen und verballhornten Zünfte, aller Verkehrsschranken ist heute ein Land der modernsten Industrie und plagt sich redlich, die neuen Organisationsformen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu finden. Seit wir 1870 die politische Macht errungen haben, haben wir wieder eine wirtschaftliche Expansion, die relativ an die Zeiten der Hanse, der Fugger und Welser heranreicht, sie absolut unendlich übertrifft.

[1]) Der Flußverkehr bis in die kleinsten Läufe spielt im Mittelalter eine relativ größere Rolle als in den späteren Jahrhunderten, da die Eigenart der Flußstraße (Monopol und Abschluß) Überlastung mit Zöllen und Zwangsrechte begünstigt, etwas macht die Verschiebung der Handels- und Transporttechnik seit dem Mittelalter aus (s. mein Frachtfuhrwesen); auch kommt die Änderung der Hauptverkehrsrichtung, z. B. für den Rhein, in Betracht.

Einige weitere Bemerkungen.

Salzstraßen.

Die Salzstraßen wären sehr geeignet für eine Monographie. Deutschland hat eine ziemliche Anzahl von Salzorten aufzuweisen, die fast alle einen bestimmten Rayon versorgen bzw. nach bestimmten Gegenden ihr Salz in den Handel gelangen lassen. (Es bestanden recht häufig auch Salzverträge zwischen den einzelnen Ländern und Landschaften wegen der Salzversorgung und des Salzabsatzes; die Regierungen haben sich um die stetige Versorgung mit Salz, das dem Kulturmenschen unentbehrlich ist und dem sofortigen Verbrauch unterliegt, sehr viel bekümmert; manche Landesregierungen zogen auch den Salzvertrieb ganz an sich. — Salzmonopol usw.)[1]) Diese Salzorte spinnen ihr eigenes Netz von Straßen über das Land. Ein Teil von diesen Salzstraßen ist zugleich für alles andere Gut die große Handelsstraße geworden, wurden doch die Salzplätze als urälteste Verkehrsplätze oftmals Handelsplätze überhaupt (andere minder begünstigte und jüngere sind vielfach Fuhrmannsorte), ein anderer Teil, der dem allgemeinen Verkehr nicht entsprechende Routen hat, funktioniert als Salzstraße allein, indem diese Straßen entweder bloß den Anschluß herstellen, um dann auf die allgemeine Straße zu lenken, oder auch selbständig neben diesen ihrem Ziele zustreben (so behielt z. B. Halle seine alten Salzstraßen intakt, als im übrigen Leipzig manche von ihnen als große allgemeine Straße niederzuwerfen wußte, die böhmische Salzstraße z. B., Leipzigs Stapelrecht umfaßte das Salz nicht, auch der Salzversand nach Polen ging, ohne Leipzig zu berühren, erst hinter Leipzig auf die hohe Straße). Das Salz der großen Plätze geht oft in sehr entfernte Gegenden, wie das von Hallein, Reichenhall bis nach Frankreich, anderseits nach Böhmen usw. verhandelt wird. Die Etappenplätze dieses größeren Handels, die den Salzstapel besitzen, sind mächtige Emporen (Passau, die Konkurrenz durch Schärding). Das Salz, als das dem Kulturmenschen schon auf früher Stufe unentbehrlichste Mineral, das man eben nur von bestimmten Orten bekommen kann, also holen, versenden und handeln muß, hat mit relativ festen Absatzverhältnissen und Straßen zu rechnen, und fast stets ist der Salzplatz selber zugleich die Verteilungsstelle seines Produkts, während andere Mineralien vielfach von einem in der Nähe und dem allgemeinen Verkehr günstig belegenen Platze, zuweilen auch erst als fertiges Industrieprodukt in den eigentlichen Handel kommen[1]). Eine monographische Darstellung, wie angedeutet, wäre demnach gerade beim Salz möglich und wünschenswert.

Eine Karte wie die meinige kann natürlich auf die Heraushebung der Salzstraßen keine Rücksicht nehmen (die große Karte verzeichnet nur sehr wichtige ohne Unterscheidung).

Hänseln und Hänselplätze.

Jemand, der das Stapelrecht einer Stadt nicht respektiert, kann von jedem Bürger gehanst[2]) werden; noch in jüngerer Zeit spannen die einheimischen Fuhrleute dem fremden, der aufladet oder gegebenenfalls ohne Recht durchfährt, die Pferde aus und zwingen ihn, sich zu vergleichen oder abzulassen[3]), ähnlich machen es die Schifferschaften.[4])

Es ist das die alte Selbsthilfe[5]) und der Weg vom alten gebundenen Verkehrsrecht zum neuen freien Verkehr.

Fremde müssen erst Recht erwerben. Dabei stehen die Reisegenossen, die Fremden etwa aus einer Verkehrsrichtung auf fremdem Markt in einer Gemeinschaft, die, da die Reisen wiederkehren und neu mitkommende ebenfalls in die Zulassung eingeschlossen werden[6]) nicht bloß

---

[1]) Beiläufig: interessant ist in Sooden a. d. Werra, daß die Salzfuhren, die Salz holen wollten, Brennmaterial (zum Sieden) mitbringen mußten, sonst wurde kein Salz verabfolgt (Landau, — Z. für d. Kulturgeschichte 1856, S. 649). — Zum heutigen Zustand s. v. Heckel in Conrads Hdwörterb. d. Staatswiss. 2. Aufl. Bd. VI, S. 493; s. im übrigen Lit.-Verz.

[1]) Eine sehr weitgreifende Straße ist die Mansfeld—Nürnberger Kupferstraße (nicht dem übrigen Großverkehr erlaubt, Nürnberger Kaufleute halten die Gruben in Betrieb).

[2]) Vgl. Lacomblet, Urkundenbuch für die Gesch. des Niederrheins, Bd. II, Nr. 469.

[3]) Brem. Staatsarchiv R 13 A u. B, Leipz. Stadtarchiv Landkutscherakten, auch zu den Alpenstraßen aufgeführte Schriften (Lit.-Verz.).

[4]) hat ein welthistorisches Beispiel in der Vernichtung des Papinschen Botes durch die Mündener Schiffer. — Die Akten des Mündener Magistrats über diesen Vorgang hat C. Einfeld in der Zeitschrift des historischen Vereins für Niedersachsen im Jahrg. 1850, S. 291—302 veröffentlicht.

[5]) Es gehört mit den eigenmächtigen Pfändungen des alten Rechtes zusammen.

[6]) Ältester Zustand Chronicon equestris ordinis Teutonici, cap. CXXVII in Matthaeus, Veteris aevi analecta, tom. V, 1738, p. 700; vgl. auch etwa die bei Roth, Gesch. des nürnb. Handels 1800—02 mitgeteilten Verträge aus schon weniger primitiven Verhältnissen, u. a. auch Höhlbaum, — Hans. Geschichtsblätter, 1898, S. 147. Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die Gebräuche, von denen das Pfeifergericht in Frankfurt a. M., das Goethe beschrieben hat, am bekanntesten geworden ist, die Wahrung alter Verkehrserleichterung durch die berechtigte fremde Kaufmannschaft. Beziehungen Nürnbergs findet man in einem Verzeichnis von Roth

die derzeit reisenden und anwesenden, sondern alle, die an diesem Verkehr regelmäßig teilnehmen, sobald der Verkehr ein dauernder geworden ist, umfaßt. Dadurch bildet sich ein neuer Kreis, der unter besserem Rechte steht und das Spiel beginnt von neuem. Man kann von dem Kreise Zulassung erlangen, aber auch Zwangsmaßregeln erwarten, die entweder ganz fernhalten oder aber mit einer Zulassung ihren Abschluß finden. Dieser Kreis kann um so eher geneigt sein, sich zu schließen, als er in dem angebahnten Verkehr ein wertvolles Recht besitzt, während vorher der Verkehr überhaupt erst angebahnt werden mußte. So kommt es zu Handels- und Verkehrsbezirken, die von den Beteiligten eifersüchtig gewahrt werden, in der Form des Stapelrechts und in der markanten der großen deutschen Hanse, in dem Verhältnis benachbarter Fuhrmannschaften und Schifferschaften.

Etwas Ähnliches zeigt sich, wo nicht der Gegensatz zwischen einheimisch und fremd in Frage kommt. Interessenten eines Berufes, eines Gewerbes, von irgendwelcher Gemeinsamkeit, treten als Gemeinschaft auf, in der die Tendenz zur Schließung zunächst latent ist. Die das betreffende Gewerbe ausüben, einerlei ob sie sonst zugelassen werden müssen oder nicht, sollen von der Gemeinschaft Zulassung erwerben, es kann sich das zur geschlossenen Zunft verdichten, die nur eine bestimmte Zahl zuläßt, die Zulassung an bestimmte Bedingungen knüpft. Es gibt auch hier Zwangsmaßregeln, die erst mit dem Erwerb des Rechtes ihr Ende erreichen, oder aber zur Vertreibung führen.

Sowohl Verkehrsrecht wird oftmals durch Zahlung und Weinkauf erworben [1]), wie der Eintritt in eine Genossenschaft auf ähnliche Weise sich vollzieht.

Das ist das gemeinsame zwischen hansen und hänseln, zwischen Aufnahmegebräuchen und Vertreiben nichtberechtigter. Derartige Aufnahmebräuche setzen mit geringen Zwangsmaßregeln ein, die aufhören, wenn man durch Zahlung bzw. Hergabe von Geld zu Wein oder Trunk sich dem Verkehrsrecht oder der Genossenschaft fügt, werden scharf und steigern sich zur Abwehr, wenn man sich nicht fügt. Durch den Gedanken der Prüfung des Neuaufzunehmenden, den Einfluß der Form der christlichen Taufe tritt gegebenenfalls eine Verwischung ein.

Wer als Kaufmann oder Fuhrmann an fremdem Platze gehänselt wird, erscheint dadurch in das Verkehrsrecht von den dort einheimischen zugelassen oder aufgenommen in die Gemeinschaft seiner Landsleute, die dort in der Fremde Verkehrsrecht haben und aufrecht erhalten, daher er dann von ihnen gehänselt und oft an der Grenze eines Landes, vor einer Stadt ursprünglich, wo das Recht zu wirken beginnt, der Brauch geübt wird.

cit., IV. Teil, S. 3, auch bei v. Murr, Urk. der vornehmsten Orte, mit welchen die Stadt Nürnberg Zollfreyh. errichtet hat, 1806.

[1]) Vgl. Brem. Urkundenbuch, Bd. IV, Nr. 430.

Aufnahmebräuche, Abwehren und Lösen gab es bei allen deutschen Genossenschaften und in den verschiedensten Verhältnissen. Ich erwähne die Deposition und die Fuchsentaufe bei den Studenten, die Aufnahmebräuche der kleinen Gymnasiasten, Gebräuche, wenn einer zum erstenmal auf die Jagd geht; noch heute wird, wer auf die Wiese kommt oder auch der Herr von seinen Mähern mit ein paar Halmen gebunden und muß sich lösen, vor einigen Jahren wurde mir in Bursfelde an der Weser, als man die alte Klosterkirche ausbaute, im Bau ein langer Reim hergesagt, um mir, wie mir der dortige Pächter versicherte, ein Trinkgeld mit einer nicht auszurottenden Zudringlichkeit abzupressen.

Es gibt dreierlei Tendenzen in der Weiterentwicklung des Hänselns, der Aufnahme- und Abwehrbräuche. Einmal von der Aufnahme in eine Genossenschaft in die in den Stand, weil die Einzelgenossenschaften im Stande aufgingen, die Zulassung allgemein wurde, oder weil die Verkehrs- und Zulassungsrechte jetzt auf andere Weise gewahrt wurden (alte Ablösungsgelder als Rekognitionsgebühr, schriftliche Reverse; vgl. auch die Entwicklung von den Handwerkerzünften, Gesellenbrüderschaften; bei den Fuhrleuten das Fallen der Scheidewände, ein Stand; bei den Studenten galt einmalige Deposition schließlich für alle deutschen Universitäten, die Fuchsentaufe für Studentenschaft überhaupt und Verbindung.) Zu zweit kommen Hänseln und Abwehrbrauch als liebenswürdigste Form des Trinkgeldes in Betracht. Das dritte ist, daß sich historische Kostüme und Karneval gut vertragen. Auch als Aufnahme in den Stand hält den Brauch vorzüglich die Freude an der Narrheit, wenn auch ernste Lehren manchmal mit unterlaufen. Es kommt aber sogar vor, daß ein neuer Hänselplatz lediglich aus Freude am Brauch ad hoc eingeführt wird, wie das z. B. im 17. Jahrhundert im Städtchen Rötenbach bei Nürnberg von einigen lustigen Handelsreisenden geschah. Bei solchen mehr oder weniger stilgerechten Neuerungen muß man aufpassen. Es werden auch bei einem historischen Brauch die alten Rechte, die alte Rechtsform und spätere scherzhafte Sitte verlieh, durch nicht vorhandene und scherzhafte ersetzt (St. Goar), gegebenenfalls kommen auch ursprünglich gar nicht in Frage kommende Teilnehmer hinzu.

Bei den Reiseständen kann sich ein besonders markanter Platz ausbilden, der der Hänselplatz wird — zum Zeichen, ich bin ein rechter Angehöriger meines Standes, soweit bin ich in der Welt herumgekommen, — wie das heute beim Äquator geschehen ist, — noch das 1805 publizierte schwedisch-pommersche Seerecht [1]) z. B. beschäftigt sich mit dem Hänseln am Kullen usw. in der Ostseefahrt, von dem, so viel mir bekannt ist, heute niemand mehr etwas weiß. Solche Plätze gab es auch in

[1]) Abt. I, cap. 20, bei Miruss, Das Seerecht und die Flußschiffahrt nach den preuß. Gesetzen, Bd. II, 1839. S. 29.

andern Fahrtbezirken, aber für die Verkehrswelt europäischer Kultur, der wir angehören und die nun einheitlich ist, hat sie alle der bedeutendste Platz, in diesem Falle alle Plätze, wo man die »Linie« passieren kann, verdrängt. Eine ähnliche Rolle spielte Nürnberg für den deutschen Frachtfuhrmann im 19. Jahrhundert, vielleicht wegen der alten Bedeutung des Platzes, aber auch als Mitte Deutschlands, die für viele weite Reise war; daneben waren andere Bräuche lokal, soweit einige noch in der letzten Zeit bestanden. —

Kaufleute und Fuhrleute übten das Hänseln an der Brennerstraße bei dem einschichtigen Wirtshaus im Sack bei Brixen (in der Gegend, wo sich die Straße durchs Pustertal und die Etschtalstraße scheiden; es war da ein durchlöcherter Stein), in der Nähe von Freiburg in der Schweiz an der Straße nach Genf und Lyon (dort kroch man durch die Pfosten eines Kreuzes — das Deutschland segnen), am Nadelöhr bei Hersfeld an der großen hohen Straße, durch die Mitte Deutschlands, an der hessischen Grenze; ferner finden sich Hänselbräuche zu Adorf bei Eger, bei Neustadt an der Heide an der Judenstraße (Nürnberg — Leipzig über Coburg — Judenbach — Gräfenthal), zu St. Goar am Rhein (Burschband-Orden), zu Seligenstadt an der Nürnberg—Augsburg—Frankfurter etc. Straße (die Trinklöffel), zu Fekketoo in Siebenbürgen, an der alten Pilger- und Handelsstraße nach Konstantinopel, zu Rötenbach b. Nürnberg (s. o.), zu Hadamar bei Limburg (zu Königsberg i. Pr.), im Basler Hof zu Frankfurt; die Spiele von Bergen am hansischen Kontor (bis dahin Kaufmannsbräuche), zu Ilefeld am Harz (Nadelöhr), Nürnberg (durchlöcherter Stein vor Nürnberg, später durch die Speichen des Rades kriechen), auch zu Jena, zu Leipzig, vielleicht auch Frankfurt a. M. (Fuhrmannsbräuche)[1].

Das Hänseln ist ein Narrengewand, ein Mummenschanz, der aber von alten Zeiten recht viel erzählt. — Es wäre wichtig, überall auf solchen Brauch zu achten, wo sich noch sonst Spuren an den Straßen finden sollten.

Hochstraßen; Winterwege, Sommerwege; Weite Spur.

Ich bedaure, auf die Beschaffenheit, den Bau und die Erhaltung unserer Straßen auch nicht in dem Minimum von Zeichnung eingehen zu können[2]. Interessante Wirkungen technischer Verhältnisse auf das Recht und die Benutzung der Wege sind übrigens: Es ist bekannt, daß unsere Altvordern, den damaligen Anforderungen des Landes und dem Maße ihrer Mittel entsprechend — wobei die andern Gründe und historischen Verhältnisse ihr Recht behalten —, ihre Straßen vielfach auf den Höhen, oder wenn das nicht ging oder unpraktisch war, und mit allmählichem Herabsteigen von den zuerst bevorzugten Kämmen, an den Füßen der Berge, jedenfalls zumeist nicht auf der Talsohle führten, eine Art, die uns bei unsern heutigen Wasserablaufsverhältnissen und -maßnahmen nicht als technisch geboten erscheint, auch wohl den Rand des Gebirgslandes der Ebene vorziehen. Wir haben im Mittelalter das Wort hohe Straße, das bei uns in seiner generellen Anwendung früh abstirbt[1]), alte Straßen kennzeichnet, also vielfach auch lange festgehaltenen großen Verkehrswegen anhaftet, im deutschen Titel statt via regia oder Hauptstraße erscheint. Die eigentliche Entstehung des Ausdrucks tut hier nichts zur Sache, jedenfalls verewigt sich gegebenenfalls die ursprünglich technische Höhenlagerung im Recht[2]). Eine ähnliche Sache dokumentiert sich in der norddeutschen Tiefebene als Winterstraße und Sommerstraße[3]). Die Winterstraße ist ein Geestweg, gewöhnlich die große gebotene Straße. Daneben haben die Fuhrleute sich noch einen Sommerweg durch die Marsch zugelegt, der häufig verboten oder nur geduldet ist. Ursprünglich bot nur die Geest gute Bedingungen zum Fahren, man suchte stets auf ihrem Rücken zu bleiben, Übergänge über das Marschland boten große Schwierigkeiten, man mußte an den Flußrändern entlang, die im uneingedeichten Land höher sind, sich durchzuschlagen suchen, wenn man hinüber mußte. Als die Marschen eingedeicht waren, gab der trockne Lehmboden eine vorzügliche Fahrbahn in ein paar Sommermonaten, weit vorzuziehen dem mullenden Sand; im Winter war der Sand naß und fest, der nasse Klei kaum zu passieren; daher der Name Sommer- und Winterweg, und die nur im Sommer sich betätigende Lust der Fuhrleute in den Sommerweg von der erlaubten Straße abzubiegen. — Im

---

[1]) Ich habe das Hänseln in meiner Darstellung des Frachtfuhrwesens eingehend behandelt und eine sehr zahlreiche Literatur, auf die ich hier nur verweisen kann, sowohl für die Verkehrsgewerbe, als für die Aufnahme- und Abwehrbräuche in den andern Gewerben und auf verschiedenen Lebensgebieten zusammengestellt. Einige der oben aufgeführten Bräuche finden sich auch in den hier für die Straße zusammengestellten Schriften.

[2]) Ich möchte zur Charakteristik der Perioden empfehlen: Gasner, Zum d. Straßenw., 1889; Schramm, Von Wegweisern, 1724; Krünitz, Ökonomische Encyclopädie, LXIII. Teil; Bär, Die Wasser- und Straßenbauverwaltung in dem Großherzogtum Baden, 1870; Bär, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr im Großh. Baden, 1878; Bavier, Straßen der Schweiz, 1878; Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1878 (auch Literatur); (auch weitere Literatur im Archiv für Post und Telegraphie, Gesamtverzeichnis: Straßenbau, Straßenwesen usw.; Conrads Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Aufl., Bd. VII, S. 422 (F. C. Huber); mein Frachtfuhrwesen.)

[1]) Vgl. dazu das englische highway.

[2]) Sehr häufig finden sich streckenweise getrennte Bahnen, ein Talweg und ein Bergweg im deutschen Mittelgebirge, die alternierend je nach Jahreszeit und Beschaffenheit benutzt wurden; vgl. die Spezialkarte der mitteldeutschen Straßen; man darf nur zuweilen da in Haupt- und Nebengeleise scheiden; die mehreren Geleise wurden vielfach nicht als ein getrennter Weg aufgefaßt, wenn die Strecke nicht zu lang war und der Zoll zu seinem Rechte kam. So sind verschiedene seitwärts von der als Hauptstraße gezeichneten Linie verlaufende geringer gezeichnete kurze Berg- oder Talwege nicht immer als verboten etc., sondern als korrespondierend aufzufassen.

[3]) Akten des Bremer Staatsarchivs; Strackerjan, — Z. f. Verwaltung und Rechtspflege in Oldenburg, Bd. V, u. a.

18. Jahrhundert setzte sich die breite Spur gegen die enge Spur durch. Die alten Karren spurten enger als die heutige Spur, die Pferde gingen in der Gabel bzw. in langer Reihe einzeln davor (Enzfuhrwerk Lannenfuhrwerk [ein Übergangsgefährt mit einzeln gespannten Pferden ist der vierrädrige »Stiefelknecht«] bedeutet für den Frachtfuhrmann vor den Chausseen auch gerade dieser jüngeren Zeit die eigentliche charakteristische Form); es ist ein für Naturwege geeignetes Fuhrwerk. Dann hört man sehr viel von der weiten Spur, sie wandert von Süddeutschland allmählich nach Norddeutschland herüber. Enge Spur und weite Spur vertrugen sich nicht, der Fuhrmann mit der weiten Spur kam selbst im weichen Wege, dessen Geleise eng spurten, kaum fort; in tiefen eingefahrenen Felsgeleisen gar nicht; im Gebirge mußte man dem Wege ferner auch breiteren Raum schaffen. Da bildet sich oftmals ein seltsamer Dualismus, dem auch die Zollverwaltung notgedrungen Rechnung tragen muß; die Ware geht, je nachdem, ob sie mit einem norddeutschen oder süddeutschen, auch Oberländer Fuhrmann verladen wurde, einen andern Weg[1]). Die Regierungen verbannten in der Folge das engspurende, mit schmalen Felgen versehene Karrenfuhrwerk von den neu aufkommenden Kunststraßen. Reglements schufen allmählich den einheitlichen Typus des großen Frachtwagens (Felgenbreite, Ausladung nach den Seiten, Belastung usw.), der mit dem allgemeinen Chausseebau alleinherrschend wird. Seitdem bis zum Ende, während der Zeit des großen Frachtfuhrwesens, hat der deutsche Fuhrmann von den wenigen Ausnahmen des Salzkärrners (bis zum Zollverein) und der französischen (bzw. Muntschauer) Kärrner Stangen-(Deichsel-)Fuhrwerk geführt.

[1]) Siehe Bär Chronik usw.; Pragm. Handlungsgeschichte von Leipzig 1772 (Straße Nürnberg—Hof—Leipzig); auch Friese, — Z. d. hist. V. für Niedersachsen 1851 (Straße Münden—Northeim—Hildesheim bzw. Elze—Hannover), wo die Fuhrleute aus dem Reich über Harste—Gandersheim fuhren, aber den Weg über Elze wegen der engen Spur mieden; die Oberländer Fuhrleute fuhren von Bremen nach Braunschweig über Hannover—Hildesheim; die Norddeutschen über Celle (Bremer Staatsarchiv).

Fuhrmannsorte.

Die Entwicklung unseres alten Frachtfuhrwesens hat bestimmte Gegenden und Orte zu typischen Fuhrmannsorten und Fuhrmannsgegenden gemacht, die sich als solche herausheben. Aus manchen solcher Orte fuhren Hunderte von Fuhrleuten aus, so z. B. aus Leeste bei Bremen 200 Fuhrleute, 300 Wagen, aus der Gräfentaler Gegend ähnlich viele usw. Anderswo sind es wieder viel weniger.

In den Alpengegenden ist zudem das alte Rottwesen auch in jüngerer Zeit noch nicht ausgestorben, z. B. auf den Graubündner Straßen fast ganz in der alten Form erhalten und 1861 erst formell aufgehoben worden; da sind denn die Fuhrmannsorte damals noch damit in Verbindung.

Die Fuhrmannsorte liegen zumeist vor den Toren der großen Ladestädte, in den Vorbergen der Gebirge, vor den Pässen und in schwer sandigen Gegenden, die letzten Fälle hängen neben etwaigen Ursachen in altem Wechseln des Fuhrmanns von Platz zu Platz, der Rott her, mit dem Vorspanngeben, wodurch die Fuhrmannsleidenschaft in die Bevölkerung kommt, und mit dem gerade dort notwendigen Suchen nach einem andern Verdienst als der reinen Landwirtschaft, zusammen; haben doch manche solche Gegenden, wie z. B. Thüringen, noch immer nicht den Ersatz für das »Fahren« gefunden; trotzdem in solche Gegenden durch die Straße und die Fuhrmannschaft zum Teil die Hausindustrie schon vorher gedrungen war (um nur markante Beispiele zu nennen, die Geigenindustrie von Mittenwald[1]) und die Industrie der Sonneberg-Nürnberger Waren), die jetzt alle Bewohner, und kümmerlicher als das Frachtfuhrwerk, ernähren muß (neuerdings kommt jetzt die Fremdenindustrie des Sommers in manchen Orten hinzu).

Ich konnte über 300 Fuhrmannsorte feststellen, die zumeist in die Karten eingetragen sind.

Weiteres bitte ich in meinem Frachtfuhrwesen nachzulesen.

[1]) Vgl. auch Baader, Chronik von Mittenwald, 1880, S. 193.

Literatur und Quellen zur Begründung und Ergänzung der Karten.

Das seyn die lantstraßen durch das Römisch reych von einem Kunigreich zw dem andern . . . von meilen zw meilen mit puncten verzaichnet. Karte gedruckt von Georg bzw. Albrecht Glockendon zu Nürnberg 1501, 1533, sehr selten, Hauslab-Liechtensteinsche Bibl. Wien, Germ. Mus. Nürnberg. (Lit.: W. Wolkenhauer, Leitf. z. Geschichte der Kartographie, 1895, — D. geographische Blätter, Bd. XXVII u. A. Wolkenhauer, — ebenda Bd. XXVI[1]); Vgl.: (Das ist der Romweg von meylen zw meylen . . . durch deutzsche lantt, wahrscheinlich 15. Jahrh. Karte, Repr. b. Gallois, Geogr. allemands de la renaiss, 1890 [s. dies. Lit.]); Itinerarium de Brugis, etwa 1380 in Codex d. Gent. Univ.-Bibl. v. 1500, Abdr. b. Lelewel, Geogr. du moyen âge, Ep. 1857; v. Bippen, — Bremisch. Jb., Bd. IX; (v. d. Ropp, — Hans. Gesch.-Bl., 1887); Wimmer, Hist. Landschaftskunde 1885; Kretzschmer, Histor. Geogr. v. Mitteleuropa, 1904; Knüll, Histor. Geogr. Deutschlands, 1903; Fischer, Gesch. des teutsch. Handels, 1785—92, II. Teil, S. 84, 269, 275, 293, 442, 621, 624, 628. IV. Teil, S. 54, 96, 99, 854 etc.; Ludovici, Kaufmannslex., 1767—68 s. unt. Städtenamen etc.; Falke, Gesch. d. deutsch. Handels, 1859—60; Falke, Gesch. d. deutsch. Zollwesens, 1869; Pigeonneau, Histoire du commerce de la France, 1885—89; Stieda, Hans.-venetian. Handelsbeziehungen, 1894 (moderne Großlinien Maier-Rothschild, Hdb. d. Handelswiss. 1903, Bd I, S. 73; u. a.).

(Alpen.) Oehlmann, — Jb. f. schweiz. Geschichte, Bd. III, IV; J. Müller, — Hettners Geogr. Z., XI. Jg.; Baumgartner, Kunststr. über die Alpen, 1834; Heyd, — Ausland, LV. Jg., u. — Forsch. z. d. Gesch., Bd. XXIV.

(Westl. Alpen, Westdeutschland, Frankreich.) Schulte, Gesch. d. mitt. Handels u. Verkehrs zw. Westdeutschl. u. Italien, 1900; Geering, Hdl. u. Ind. d. Stadt Basel, 1886; Bavier, Straßen der Schweiz, 1878; Meyer, Römische Alpenstraßen i. d. Schweiz, 1861; Reinhard, Pässe u. Straßen i. d. Schweiz. Alpen, 1903; Börlin, Transportverb. u. Transportr. d. Schweiz i. Mitt., 1896; Schanz, Mt.-Cenis-Tunnel, 1872; Heyd, — Württ. Vierteljahrsh., N. F., I. Jg.; Favre, — Jb. f. schweiz. Gesch., Bd. VIII; Bähler, Mitt. über d. Grimsel-Paß u. d. Grimsel-Hospiz, 1895; v. Liebenau, — Archiv f. schweiz. Gesch., Bd. XVIII, XIX u. XX; Nüscheler, — Jb. d. Schweiz. Alpenklubs, VII. Jg.; Berlepsch, — Pet. Mitt., Erg.-Heft Nr. 65, 1881; Spitteler, Der Gotthard, 1897; Arch. f. Post u. Tel., 1882, S. 161; Schinz, Beitr. z. n. Kenntnis d. Schweizerlandes, 1783; Bianchetti, L'Ossola inferiore 1878; u. a.; Doblhoff, — Mitt. d. k. k. geogr. Ges. in Wien, Bd. XXV; Planta, Bündner Alpenstr., 1866, u. Das alte Rätien, 1872; Meyer (Ebel, Keller), Bergstr. d. d. C. Graub., 1826; Berger, — Jb. f. schweiz. Gesch., Bd. XV; v. Sprecher, Gesch. d. Republ. d. drei Bünde, 1872—75, Bd. II; Bidermann, — Z. d. d. u. öst. Alpenver., 1884; Zösmair, — XXVIII. JB. d. Vorarlb. Mus. Ver.; Kurz, Verkehrsgesch. d. Arlbergs, 1899.

(Östl. Alpen u. Angrenz.) J. Müller, — Vierteljahrschrift f. Sozial- u. Wirtschaftsgesch., Bd. III, u. — Arch. f. Kulturg., Bd. I; Simonsfeld, Fondaco dei Tedeschi, 1887; Monumenta Boica, vol. XXII, p. 154; Baader, Chronik von Mittenwald, 1880, u. — Z. f. d. Kulturg., 1875; v. Lori, Gesch. d. Lechrains, Urk. Bd. II, Daisenberger, — Oberbayer. Arch., Bd. XX; Wanka v. Rodlow, — Prag. Studien a. d. Gebiete d. Gesch.-Wiss., Heft 7, 1900 u. 3, 1898; [Menghin, Der Weg nach Passeier u. ü. d. Jaufen, 1901]; Bidermann, — Z. d. d. u. öst. Alpenver., 1887; v. Koch-Sternfeld, Die teutschen, insbes. die bayer. u. österr. Salzwerke i. M., 1836 u. Not. über Straßen- u. Wasserbau u. Bodenkultur i. H. Salzburg u. F. Berchtesgaden, 1811, u. Die Tauern, 1820, S. 231, 280 etc.; Peetz, Kiemseeklöster, 1879, u. Volkswissenschaftl. Studien, 1880; Arch. f. Post u. Tel., 1881, S. 28; Zahn, — Arch. f. öst. Gesch., Bd. LVII; Ficker, — Mitt. d. Inst. f. österr. Geschichtsforsch., Bd. I, S. 298; Kurz, Österr. Handel i. ält. Zeiten, 1822; v. Meiller, — Arch. f. Kunde österr. Geschichtsquellen, Bd. X, S. 129 u. a.; Pritz, — ebenda Bd. X, S. 251.

(Südwestdeutschland.) (Löper, Gesch. d. Verk. i. Elsaß, 1873); (Rübsam, — Arch. f. Post u. Tel., 1893, S. 537); Kraus, — Das Bayerland, XIII. Jg., S. 312; Bär, Chronik ü. Straßenbau u. Straßenverk. i. d. G. Baden, 1878; Roder, — Z. f. G. d. Oberrheins, N. F., Bd. V; Nübling, Ulms Kaufhaus i. Mitt., 1900; Jäger, Ulms Verf.-bürg. u. kommerz. Leben i. Mitt., 1831, S. 686 u. Gesch. d. Stadt Heilbronn, 1828, Bd. I, S. 84, 302, Bd. II, S. 147 u. a.; Stälin, Wirtembergische Geschichte, 1856—73, III. Teil, S. 782 u. a.; Mon. Boic., vol. XXII, p. 91; Schäfer, Ehem. Kreis Wimpfen, i. Kunstdenkm. i. Ghzgt. Hessen, 1898, S. 4, 192 u. a.

(Südostdeutschland.) Roth, Gesch. d. nürnb. Handels 1800—02 (s. auch die dort abgedr. Müllnerschen Annalen betreffs Fehden); [v. Murr, Urk. d. vornehmst. Orte, mit welchen d. Stadt Nürnberg Zollfreyh. errichtet hat, 1806]; Götz v. Berlichingens Selbstbiogr.; Goethe, Wahrh. u. Dichtg., I. Teil, 2. Buch; Z. f. d. Kulturg., 1873, S. 229; Chronik des Burkard Zink, — Chroniken d. d. Städte, Bd. V, 1866, S. 104, 122, 179, 183 u. a.; Fluhrer, — Das Bayerland, XIII. Jg., S. 226; Zirngibl, G. d. bayer. Handels, 1817; Weishaupt, — Oberbayer. Archiv, Bd. III u. a.; Eid, Aus Alt-Rosenheim, 1906, S. 10, 25, 29, 41, 42, 70, 280 etc.; Fastlinger, — Bayer. Oberland am Inn, 1903, S. 49; L. Huber, — Bayer. Oberland, 1903, S. 60; Andree, Votive u. Weihegaben, 1904, S. 70 (74, 76).

(Böhmen.) Lippert, Sozialgesch. Böhmens, 1896 [zit. Hraše, Zemské stezky. 2. Aufl. Selbstverlag. Neustadt a. M., 1885].

(Mittelrhein, Hessen usw.) Quetsch, Gesch. d. Verkehrswesens a. Mittelrhein 1891; Landau, — Z. f. d. Kulturg. 1856, S. 483af.; Kofler, — Westd. Z., XII. u. XV. Jg.; Baur, — Arch. f. hess. Gesch. u. Altertumsk., Bd. XIII; Schmidt, — Arch. f. Post u. Telegr., 1888, S. 306; (Arch. f. Post u. Tel., 1895, S. 250); Lamprecht, D. Wirtschaftsleb. i. Mitt., Bd. II, 1885, S. 294; Landau, — Korrespondenzbl. d. Gesamtv. d. d. Gesch. u. Altert.-Ver., X. Jg., u. (— Z. f. d. Kulturg. 1856, S. 211).

(Thüringen.) Regel, Thüringen, 1892—96, III. Teil, S. 275, u. — Pet. Mitt., Erg.-Heft Nr. 76, 1884; L. Gerbing, — Mitt. d. geogr. Ges. in Jena, Bd. XIII, XVII, — Mitt. d. Ver. f. d. Gesch. u. Altertumsk. v. Erfurt, Heft XXI, u. — Z. f. Kulturgesch. (4. F.), Bd. III (1896); W. Gerbing, Die Pässe des Thüringer Waldes, Hall. Diss. 1904; Freysoldt, — Z. d. Ver. f. thür. Gesch. u. Altertumsk., Bd. XX; Liebermann, Gesch. a. Judenbach, 1893; Kirchhoff, — Mitt. des Ver. für Erdkunde zu Halle a. S., 1895; Dalberg, Beyträge zur Geschichte d. Erfurter Hdlg., 1780; [Völker, Das Thür. Waldgebirge, 1836]; [mehrfach zit. werden handschr. Zusammenstell. v. Geh. Rat Dr. C. Burkhardt, Manuskr. d. Weimar. Geh. Staatsarch., F. 1433]; Reischel, — Mitt. d. Ver. f. EK. zu Halle, 1885; Schlüter, Die Siedelung. i. nordöstl. Thür., 1903; Spiegler,

---

[1]) Ich verdanke den Hinweis auf diese Karte meinem Freunde Dr. A. Wolkenhauer, der sie damals für seine Dissertation über die Verschiebung der Nadel am Schiffskompaß, Mitt. der geogr. Ges. in München, 1904, Heft 2, benutzte. Auf die Karte als solche aufmerksam geworden, hat er sie zusammen mit den anderen Karten von Deutschland von 1478—1513 seitdem bearbeitet und wird Reproduktionen publizieren (Anz. Globus, Bd. LXXXVI, S. 141). Es ist eine Reisekarte zu praktischen Zwecken, Zentrum Nürnberg. Ich habe im Text erwähnt, daß ich fast sämtliche Straßen zugleich aus anderen Quellen und durchaus als Handelsstraßen belegen konnte.

— Kalender f. Ortsgesch. u. H. i. Kr. Eckartsberga, 1900; Poppe, — Mitt. d. gesch.-naturw. V. v. Sangerhausen u. Umg., Heft III; Rackwitz u. Meyer, — Mitt. d. Ver. f. EK. zu Halle, 1884.

(Sachsen, Leipzig und seine Beziehungen.) Hunger, Denkwürdigk. z. Finanzgesch. Sachs. 1790; Heller, — N. Arch. f. sächs. Gesch., Bd. V; Tille, — Zukunft. XII. Jg., Heft 15; Simon, — Forsch. zur d. Landes- u. Volkskunde (Kirchhoff), Bd. VII, H. 2, 1892; Biedermann, — Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft etc. (Wiss), Bd. LXXII; Wiechel, — S. B. u. Abh. d. naturw. Ges. Isis i. Dresden 1901; Kirchhoff, — Mitt. d. Ver. f. EK. zu Halle 1877; Schurtz, Pässe d. Erzgebirges, 1891; Niemann, — Arch. für Post u. Tel., 1897, S. 569; Falke, — Arch. für sächsische Geschichte, 1869; Schönwälder, — N. lausitz. Mag., Bd. LVI; Pragm. Handlungsgesch. der Stadt Leipzig, 1772; Leuber, Disq. planar. stapul. Sax., 1658; Kühlewein, de jure stapulae. Diss. Lips. 1662, 1702; Heinholdt, Vorzugr. d. Stapel u. Meßgerechtigkeit i. Leipzig 1742; Born, de jure stap. et nundin. civ. Lips. diss. binae, Lips. 1739, u. Abh. v. d. Stapelr. d. Alten Stadt Magdeburg, 1742; Cellarius, Kurze histor. Nachr. v. Stapelr. d. Stadt Magdeburg, 1741; Widerleg. d. Stadt Leipzig angemaßten Straßenzwang gegen die Stadt Magdeburg, 1748[1]); Praes. Leyser, Schwartz, de via regia Lusatiae super. Diss. Vit. 1732; Karte der hohen Heerstraße durch das Chur-Fürst. Sachsen, wie selbige aus Polen und Schlesien in die Lande Thüringen, Sachsen, Meissen und so ferner gehen soll etc., Homannische Erben Nürnberg 1752 (1728); Schramm, de statuis mercurialibus, 1724; Der churf. sächs. Handelsstadt Leipzigk Kauf- u. Handelsrecht, 1683; Der Stadt Leipzig Ordn. wie a. Privil. u. Statuta, 1701; [Lünig, Codex Augusteus, 1724].

(Sachsen und Brandenburg.) Falke, Gesch. d. d. Zollwesens, 1869, S. 117, 119, 120 usw.

(Brandenburgische Länder.) Klöden, Ü. d. Stellung des Kaufmanns w. d. Mittelalters bes. i. nordöstl. Deutschlande, 3 Progr., Berlin 1841, 42, 43, II. Stück, S. 7, 11, 13, 22, 41, III. Stück, S. 18, 48; Krünitz, Ökonom. Encyclop., LXIII. Teil, 1794, S. 28. 320 usw.; Beckmann, Hist. Beschreib. der Chur u. Mark Brandenburg, 1751—53, Bd. I, S. 1134; Beckmann (Jobst), Beschreib. d. löbl. Stat Franckfurt a. O., 1756, S. 76.

(Schlesien usw.) Grünhagen, Gesch. Schlesiens, 1884, S. 397 f., 404 etc., u. — Z. d. Ver. f. G. u. Altert. Schles., Bd. XVIII, S. 26; Rauprich, — Z. d. Ver. f. G. u. Altert. Schles., Bd. XXVI.

(Nordwestdeutschland und die Niederlande.) Z. d. berg. Gesch.-V., Bd. XIX, S. 81; Höfer, Varusschlacht, 1888, S. 70; (Wilbrand, — XIV. JB. d. hist. V. f. d. Grafsch. Ravensberg); (Nordhoff, — Arch. f. Post u. Tel., 1880, S. 20 u. 1881, S. 591); Herzberg-Pauli, The libell of englishe polizye (1436), 1878; Marchantius, Flandria descripta, 1596; Gids voor Groningen, Gron. P. Noordhoff, Einl.; Friesische Küren b. v. Richthofen, Unters. ü. fries. Rechtsgesch. 1880—86, I. Teil, S. 33 f., u. Fries. Rechtsquellen, 1840, S. 2 f., 9. Küre; Guthe, Die Lande Braunschw. u. Hannover, 1867; Niedersachsen, XI. Jg., S. 817; Patje, Kurz. Abriß des Fabrik.-, Gewerbe- u. Handlungszust. i. d. churbr.-lüneburg. Landen, 1796; v. Reden, Das Königreich Hannover, 1839; Schmidt, — Zeitschr. d. histor. Ver. für Niedersachsen, 1896; Friese, — Zeitschr. d. histor. Ver. für Niedersachsen, 1851; Günther, Der Harz, 1888; Meyers Harzführer, 1905, S. 12 u. a.; Seeger, — Deutsch. Postarch. 1873, S. 398; Bodemann, — Z. f. d. Kulturg. 1872; Zilling, — Arch. f. Post u. Tel. 1882, S. 55; Bergener, — ebenda 1893, S. 331; Kutschmann, Im Zauberbann d. Harzgeb., S. 175 etc.; P. J. Meier, — Jb. d. Gesch.-Ver. f. d. Herz. Braunschw., 1902; Strackerjan, — Z. f. Verw. u. Rechtspflege i. Großh. Oldenburg, Bd. V; Schweckendieck, — Jb. der Ges. für bild. Kunst und vaterl. Altert. i. Emden, Bd. VI, H. 1 (I, 5, VII, 1); Dünzelmann, — Festschr. d. 45. Vers. d. Phil. u. Schulmänn. in Bremen 1899, u. — Brem. Jb., Bd. XIV u. XVI; Buchenau, — Brem. Jb., Bd. XVIII, u. Die fr. Hansestr. Bremen u. i. Gebiet, 1900; v. Bippen, Gesch. der Stadt Bremen, 1892—1904; Brem. Urkundenbuch; Akten des Brem. Staatsarchivs, R. 13, A u. B; Servières, L'Allemagne française, 1904, p. 459; Rauers, — D. geograph. Blätter, Bd. XXX.

[1]) Das ist etwas von der sehr interessanten Leipziger Stapelstreitliteratur. Sonstige ältere Stapelrechtsliteratur bei Estor, Teutsche Rechtsgelahrtheit, Bd. III, S. 278; Bender, Handlungsrecht, 1824, S. 399; Stieda in Conrads Handwörterb. d. Staatswissenschaften, 2. Aufl., 1891—1901, Bd. VI, S. 1005; s. a. Fischer u. a., meine Darstellung des Frachtfuhrwesens.

(Nordostdeutschland u. seine Beziehungen.) Hübbe, — Korresp.-Blatt d. Gesamtver. d. d. Gesch u. Altert.-Ver., XLIX. Jg.; v. d. Fähre, — Niedersachsen, IX. Jg., S. 223; Koppmann, — Z. d. Ver. f. hamb. Gesch., Bd. VII; Schäfer, — Hans. Gesch.-Bl., 1876, S. 167; Büsch, Gesch. d. hamb. Handlung, 1797, u. a.; Die Handlung von Hamburg, Verlagsbur. Leipzig u. Ronneburg, 1805—06; Baasch, Forsch. z. hamb. Handelsgesch., III, 1, 1902; Nirrnheim, Handlungsbuch des Vicko v. Geldersen, 1895; Stieda, — Hans. Geschichtsbl., 1887, S. 138; Baasch, — Z. d. hist. Ver. f. Niedersachs. 1903; Albers, Urkundl. Nachr. v. d. Handelspriv. usw. w. d. Churh. Brandenb. d. Stadt Lüneburg gewähret hat, 1833; Estor, Teutsche Rechtsgelahrtheit, 1757—67, Bd. II., S. 846; Blinzer, — Arch. d. Ver. f. d. Gesch. d. Hzgt. Lauenburg, Bd. V, H. 2; Schäfer, Die Hanse und ihre Handelspolitik, 1885, u. a.; Die Hansest. Lübeck u. Bremen, Verlagsbureau Leipzig u. Ronneburg, 1807; Bruns, — Hans. Geschichtsbl., 1896; Hirsch, Danzigs Handels- u. Gewerbsgesch., 1858; Österreich, Die Handelswege Thorns i. Mitt., Bresl. Dissert., 1890; Voigt, Gesch. Preuß., 1827—39; (Kietzer, — Arch. f. Post u. Tel. 1893, S. 591.)[1])

[1]) Wegen Fuhrmannsorte u. a. siehe mein Frachtfuhrwesen.

Zusammenstellungen über Itinerare, Reisen, ältere Karten bieten: Röhricht (u. Meissner bzw.), Deutsche Pilgerreisen nach d. heil. Lande, 1889 (1880); Tobler, Bibliogr. geogr. Palaestinae, 1867; Hampe, — Mitt. des germanischen National-Mus., 1896; Riant, Expéditions et pèlerinages des Skandinaves en Terre Sainte, 1865; Fischer, Gesch. d. teutsch. Handels, III. Teil, S. 250, IV, S. 902; F. C. Huber, Gesch. Entw. d. mod. Verk., 1893, S. 177 u. a.; Stuck, Verz. v. Land- u. Reisebeschr., 1784; Hantzsch, — Leipz. Stud. a. d. Geb. d. Geschichte, Bd. I, H. 4, 1895; Heyd, Gesch. d. Levantehandels, 1879, Bd. I, S. XVI, franz. Ausg. v. Raynaud, 1885 bis 1886, t. I., p. XIX; Hassel, — Z. für d. Kulturgesch., 1872; Estor, Bürg. Rechtsgel. d. Teutsch., 1757—67 unt. Post; Ludovici, Kaufmannslex., IV. Teil, S. 1146; Enslin, Bibl. d. Handlungswiss., 1846; Arch. f. Post u. Tel., Ges.-Verz.; Ludwig, Unters. ü. d. Marschgeschw. i. 12. u. 13. Jahrh., 1897; Oehlmann u. viele a.; W. Wolkenhauer, Leitf. zur Gesch. der Kartogr., 1895, u. — D. Geogr. Bl., Bd. XXVII. *(Reisen arabischer Kaufleute.)* Wigger, — Jahrb. d. Ver. f. mecklenb. Gesch. u. Altertumsk., XLV. Jg.; Schulte, — Arch. f. Landes- u. Volksk. d. Prov. Sachsen, II. Jg.; Jacob, Nordisch-balt. Handel d. Araber i. Mitt., 1887; Aronius, Regesten z. Gesch. d. Juden, 1902, Nr. 112; Heyd u. a.

Zusammenstellungen über Römerstraßenliteratur: Born, de jure stapulae, 1739, II, p. 36 u. a.; Kretzschmer, Histor. Geogr. v. Mitteleuropa 1904.

Vorhistorische Straßen der Griechen etc.; Literaturzusammenstellungen: Gasner, Zum deutschen Straßenwesen, 1889, S. 1, 2; Kretzschmer, S. 159.

Die größeren Werke über Post- und Verkehrsgeschichte sind genügend bekannt. Anführungen bei F. C. Huber, S. VII; s. f. a. Götz, Verkehrswege, 1888, u. a.

Zur Orientierung über Fluß- und Küstenschiffahrt: Börlin, Transportverb. d. Schweiz i. M., 1896; J. Müller, — Vierteljahrschr. f. Soz. u. Wirtsch.-Gesch., Bd. III; Steinberger, — Das Bayerland, XIII. Jg., S. 543 f., u. a.; Vetter, Schiff., Flözerei u. Fischerei a. d. Oberrhein, 1864; Gothein, — Westd. Z., XIV. Jg.; Löper, Die Rheinschiffahrt Straßburgs, 1877; Eckert, — Staats- u. sozialwiss. Forsch. (Schmoller), Bd. XVI, H. 3, 1898; Sommerlad, Rheinzölle i. Mitt., 1894; Köberlin, — Wirtschafts- u. Verwaltungsstudien (Schanz), H. 4, 1899; Hummel, — Westd. Z., XI. Jg.; Bettgenhäuser, — Leipz. Stud. a. d. Geb. d. Gesch., Bd. II, H. 1, 1896; Extracte (Laetste) ende Ordonnantie van het groote ende kleyne Binnenlands-Vaarders Gild. Tot Amsterdam 1695; t. Boeck der Zeerechten, By Gerrit van Goedesbergh., 1663; Buys, De Verordeningen op Veer- en Beurtschepen 1853; de Sitter, Over Beurtveeren, Acad. Proefschr. Gron., 1868; (v. Hormayr), Fragmente über Deutschlands, insonderheit auch Bayerns Welthandel u. über die Freiheit der Ströme, 1840—41; Baasch, Forsch. z. hamb. Handelsg., II, 1898, u. — Z. des Ver. für hamb. Gesch., Bd. IX;

Ehrenberg, Anfänge des Hamb. Freihafens, 1888; u. a.; Zöllner, Die Bedeutung d. Elbe für d. mitt. Handel, Progr. Chemnitz 1896; Weißenborn, Die Elbzölle u. Elbstapelplätze i. Mitt., 1901; Toeche-Mittler, — Staats- u. sozialwiss. Forschungen, Bd. XI, H. 3, 1891; etc.; Hertel, — Gesch.-Blätter für Stadt und Land Magdeburg, XXXII. Jg.; Wutke, — Codex dipl. Silesiae, Bd. XVII, 1896; Miruss, Seerecht u. Flußschiffahrt, 1838—39, Bd. I, S. 63, Bd. II, S. 286, 349; Marperger, Neueröffn. Wasserfahrt a. Flüssen u. Kanälen, 1723; Meidinger, Die deutschen Ströme, 1853—54; Kurs, Tabellar. Nachrichten üb. die flößb. u. schiffb. Wasserstraßen d. Deutschen Reichs, 1894; Laffitte, — Enquêtes de la société »La Loire navigable«, I[ière] enquête, 1899; Schwabe, — Verbandsschriften d. deutsch-österr.-ungar. Verb. für Binnenschiff., Nr. XLIV, 1899; außerdem s. Savary, Dictionn. de commerce, 1750, t. I, p. 393, 395, 431, 998, 999, t. III, p. 646; Ludovici u. a. Enz.; Meitzen, Der Boden u. die landwirtsch. Verh. des preuß. Staates, Bd. III, 1871, S. 239; Ochs, Gesch. v. Basel, 1786—97; Hofmann, — Das Bayerland, XIII. Jg., S. 88; u. a.; Willigerod, Mündensches Stadtrecht, 1817; Einfeld, — Z. d. histor. Ver. für Niedersachsen, 1850; Sammlung versch. Verordn., welche in Hdlgs.- u. Schiff.-Sach. d. fr. Reichs-Stadt Bremen ausgegang. 1750; Klefeker, Sammlg. d. hamb. Gesetze, 1765—74, VI. Teil, S. 240, 327f.; u. a.; die bereits zit. Werke Falke, Zollwesen, S. 171, 221 u. a.; Baader; Eid u. a.; Bär; Löper; v. d. Ropp; Nübling; Quetsch; Pragm. Handlungsg. v. Leipz.; Born; Heller; Schweckendieck; Patje; v. Reden; Servières; Rauers; Baasch; Büsch; Hdlg. v. Hamburg; Hansestädte Lübeck u. Bremen; Klöden, III. Stück, S. 30, 50; Hirsch; u. a. Weitere Lit. b. Kretzschmer, Histor. Geographie; Arch. f. Post u. Tel., Ges.-Inhaltsverz.; Kurs, Stoerk, Sommerlad in Conrads Handwb., Bd. II, S. 870, 872, 893, 899; Katalog d. Bibl. d. Brem. Handelskammer; der Hamb. Commerzbibl.; u. a.

Salz und Salzplätze: Hehn, Das Salz, 1873; v. Koch-Sternfeld, Die teutschen insb. d. bayr. u. österr. Salzwerke i. M., 1836 u. a.; Krünitz, Ökonom. Encycl., Teil CXXXIII—V, 1823—24; Ludovici, Kaufmannslex. unt. Salz.; v. Inama-Sternegg, D. Wirtsch.-Gesch., 1879—1901, u. — SB. d. Wiener Akad. d. Wiss., Bd. CXI (phil.-hist. Klasse), S. 569; Estor, Teutsche Rsgel., Bd. III, S. 974; Fischer, G. d. t. Handels, II. Teil, S. 628, IV., S. 130, 219, 220; Wiechel; Landau, Z. f. d. Kulturg., 1856, S. 483af.; Poppe; Marin, Commerzio de Veneziani, 1798—08, vol. V, p. 42; u. a.; Knüll, Hist. Geogr. Deutschlands; Kretzschmer, H. G. v. Mitteleuropa; v. Heckel in Conrads Handwb., Bd. VI, S. 497.*)

*) Einige seit Ausdruck der Hauptkarte noch neu aufgefundene Schriften kommen in dieser nur mehr bestätigend zum Ausdruck, im übrigen s. Berichtigung und Nachtrag.

Zur Berichtigung und Erweiterung der bereits in Petermanns Mitteilungen erschienenen Hauptkarte.

Wegen der Entfernung vom Druckorte und weil die zuerst in Pet. Mitt. erschienene Hauptkarte, um ein allzu weites Hinauszögern des Heftes zu vermeiden, nicht zur zweiten Korrektur übersandt werden konnte, sind verschiedene Mißverständnisse und Fehler stehen geblieben, die nachstehend berichtigt werden.

Die Namen: »Pont à Marque« (Flandern—Paris), »Erxleben«, »Dolle« (bei Magdeburg), »Himmelreich« »Falkensteig« (bei Freiburg i. Br.) sind zu beseitigen!

Ausgelassen sind die Namen: »Saaz« in Böhmen, »Klitschdorf« zwischen Lorenzendorf und Thomsdorf bei Bunzlau.

Der Name Marienberg ist für den südlicher belegenen Ort durch »Reitzenhain« zu ersetzen! (Chemnitz—Prager Straße.)

Es heißt »Schweigern« nicht Schweigen (bei Königshofen, Main), »Schongau« nicht Schöngau (Augsburg—Brenner), »St. Pölten« (Linz—Wien), »Fusch« (Tauern).

Der Name des Fuhrmannsortes »Bonaduz« ist in Klammern zu setzen! Der Fuhrmannsortsname »Geffershausen« (bei Fritzlar) erhält ein Fragezeichen!

Die Namen »Salzgitter« und »Lutter« sind nördlicher zu rücken, der südliche Ort heißt »Hahausen« (am westlichen Harzrand)!

An der Straße von Brescia her muß der Hinweis heißen: »nach Cremona«.

Ausgelassen sind die Ortszeichen für Veitsteinbach (bei Fulda), Mergozzo (Lago maggiore), Ganacker (Salzburg—Straubing).

Das Ortszeichen zwischen Ölde und Wiedenbrück (Minden—Hamm) ist zu streichen!

Ausgelassen sind die Straßenverbindungen:

- Bockenem—Hahausen, Langelsheim—Goslar (Harz), als ververmutete Straße;
- Wolmirstedt—Gardelegen (bei Magdeburg) als Straße;
- Stendal—Wolmirstedt als unsicher verbürgte Straße;
- Pegau—Lützen als verbotene Straße;
- Reichenbach—Bautzen direkt als Straße;
- Plauen—Voigtsberg—Ölsnitz als Straße;
- Tuttlingen—Engen (Bodensee) direkt als Straße.

Die Straße Verden—Wölpe ist durchzuführen, sie kann auch zum Teil als alte Straße charakterisiert werden.

Die Nebenstraße Neuhaldensleben—Neugattersleben—Bernburg ist vor Neugattersleben als unsicher auslaufen zu lassen.

Unrichtig charakterisiert sind die Straßen:

- Bergedorf—Pötrau, richtig aus jüngerer Zeit verbürgte Straße;
- Gardelegen—Rogätz—Burg, richtig verbotene Straße;
- Loburg—Zerbst—Dessau, richtig aus jüngerer Zeit verbürgte Straße;
- Leipzig—Kalbe über Köthen, richtig ganz Nebenstraße;
- Hospenthal-Disentis, richtig Nebenstraße;
- Montavon—Paznaun, richtig Nebenstraße;
- Pusterthal—Spital, richtig ganz durch als Straße;
- Bassano—Citadella (nach Padua), richtig Nebenstraße.

Rumbeck ist Station der Straße Rinteln—Hameln und liegt links der Weser. Mering bei Augsburg ist Station für beide Straßen.

Der Straßenfortsatz bei Bärnau (Nürnberg—Prag) ist zu beseitigen! Das Fragezeichen gehört zu Bärnau.

Die Straße von Monfalcone—Triest her geht etwas westlich von Gradisca in die Straße nach Palmannova.

Eine leichte Unterbrechung der Straßenlinie hat einzutreten bei: Sülsen (bei Münster), Bielefeld, Paderborn für die Osnabrück—Marsberger Straße, ferner Denklingen, Overrath und Straß-Ebersbach an der Siegener Straße, bei Straß-Bessenbach, Rohrbrunn, Lengfurt an der Würzburg—Aschaffenburger Straße, zweiseitig; einseitig bei Weinheim nach Ladenburg zu, Hardenberg nach Coevorden zu!

Erweitert kann die Karte noch werden:

Durch die Straße Leer—Meppen (mit Unterbrechung)—Lingen (ebenso)—Münster; die Straßen Lauenburg—Boitzenburg—Grabow—Putlitz—Pritzwalk; Stendal—Tangermünde—Rathenow—Barnewitz—Dyrotz—Berlin (?); die Straße Berlin—Fürstenwalde—Frankfurt a. O.; die unsicher verbürgte Straße Schwedt— bzw. etwas nördlicher Vierraden—Königsberg—Küstrin; die Straßen Küstrin—Lebus (mit Unterbrechung)—Frankfurt; Reppen—Sternberg—Schwiebus; die verbotenen Straßen Finsterwalde—Senftenberg und Niemegk—Jüterbog direkt; ferner die Straße München—Landsberg—Spöting—Mindelheim (letzteres mit Absetzen der Straße davor), die Nebenstraßen Ischl—Hallstadt—Aussee—Irdning, Radstadt—Schladming—Irdning; von Mittersill über den Thurn ins Tirol. Das Straßennetz in Bayern läßt sich durch Angaben, die mir neu bekannt geworden sind, speziell auch über Salzstraßen noch weiter ergänzen (eine sog. obere Salzstraße über Rosenheim u. a.). Die Straßen Halle—Magdeburg und Halle—Halberstadt sind richtig dargestellt auf der mitteldeutschen Spezialkarte; die Straße Crossen—Freistadt geht über Grüneberg; die Wiener Straße und ihre Fortsetzungen habe ich auf der kleinen Anschlüssekarte noch durch einige nicht ganz sicher verbürgte bezw. einzuordnende Zwischenplätze ergänzt; zwischen Mestre und Venedig kann man noch einschalten: Malghera, in der Nähe und an der Straße Krakau—Tarnow: Wieliczka und Bochnia, die Legestätte für das Salz von daher war Schweidnitz usw. Als Fuhrmannsorte können noch bezeichnet oder eingefügt werden: Nordhorn, Lingen, Fürstenau, Grönenberg, Engter; Blumenau, Wunstorf; Sievershausen; der Samerberg, Roßholzen, Steinkirchen, Sachrang, Grassau, Söllhuben bei Rosenheim, Mittersill u. a.

1616 schrieb David Fabricius, Prediger in Ostfresslandt: »Vom Isslandt vnde Grönlandt / eine korte beschryuinge vth warhafften Scribenten mit vlyte colligeret / vnde in eine richtige Ordnung vorfahtet« und darin in einem Nachwort: »Der günstige Leser wolle disse korte Beschryuinge vor leef nemen / so noche der Hand wat mehr daruan würde erfahren werden / datsülvige wil ick yeder tydt dem günstigen Leser mitdeelen / Wol auerst wat beeters weeth / dem ys mit dysser myner schlichten arbeit nichts benamen / gehabt euch wol auff diss mal.«

Ich möchte auch so für mich plädieren, wenn eener wat beeters weeth. Ich hatte vordem die Absicht und diese auch zu einem großen Teile bereits durchgeführt, die Vereinigung der Quellen vor dem Leser vorzunehmen, wodurch ein umfangreiches Buch entstand, und in eine Beschreibung und Würdigung der einzelnen Straßen nach Geschichte, Benutzung usw., soweit meine Quellen reichten (unter Kürzung durch möglichst zahlreiche Verweisungen auf Spezialschriften), einzutreten. Es erscheint mir aber geeignet, die Gelegenheit zu benutzen, das, was ich gefunden habe, kurz zu veröffentlichen, wenn ich damit auch fast allein auf die beschränkten Ausdrucksmittel der Karte angewiesen bin. Ich bin überzeugt, daß ich, da ich als erster eine Zusammenfassung des gesamten deutschen Straßenbildes unternahm, trotz Mühe vieles nicht gesehen habe, was lokale und vielleicht auch weiter greifende Forschung an Material zusammengebracht haben. Ich war bis jetzt zufrieden, als es im Verein mit von mir selbst gesammeltem Einzelmaterial zur Übersicht reichte. Ich hoffe aber gerade durch diese Veröffentlichung in den Stand gesetzt zu werden, mit mehr Hilfsmitteln als bisher weiter arbeiten zu können. Ich wäre dankbar für jeden Hinweis auf Literatur und Quellen [1]). Vielleicht gibt auch eine Karte wie die meine der lokalen Forschung eine gewisse Anregung und Erleichterung, die Lücken in dem Netze unserer alten Handelsstraßen auszufüllen.

Ich hoffe dann später einmal in der Lage zu sein, Altes und Neues in erweiterter Form dem günstigen Leser mitdeelen zu können.

[1]) Adresse: Bremen, Findorfstraße 24.

Druck von Justus Perthes in Gotha.

Aus:
Petermanns Geogr. Mitteilungen.

VERSUCH EINER KARTE DER ALTEN HANDELSSTRASSEN IN DEUTSCHLAND.

VON F. RAUERS.

1 : 1.500000

Kilometer

Zeichenerklärung:

- Strasse
- Verbotene Strasse
- Nebenstrasse
- Ältere, später zurückgetretene Strasse
- Jüngere Strassenbildung, bzw. nur aus jüngerer Zeit verbürgte Strasse
- Unsicher verbürgte, bzw. vermutete Strasse
- Fuhrmannsort

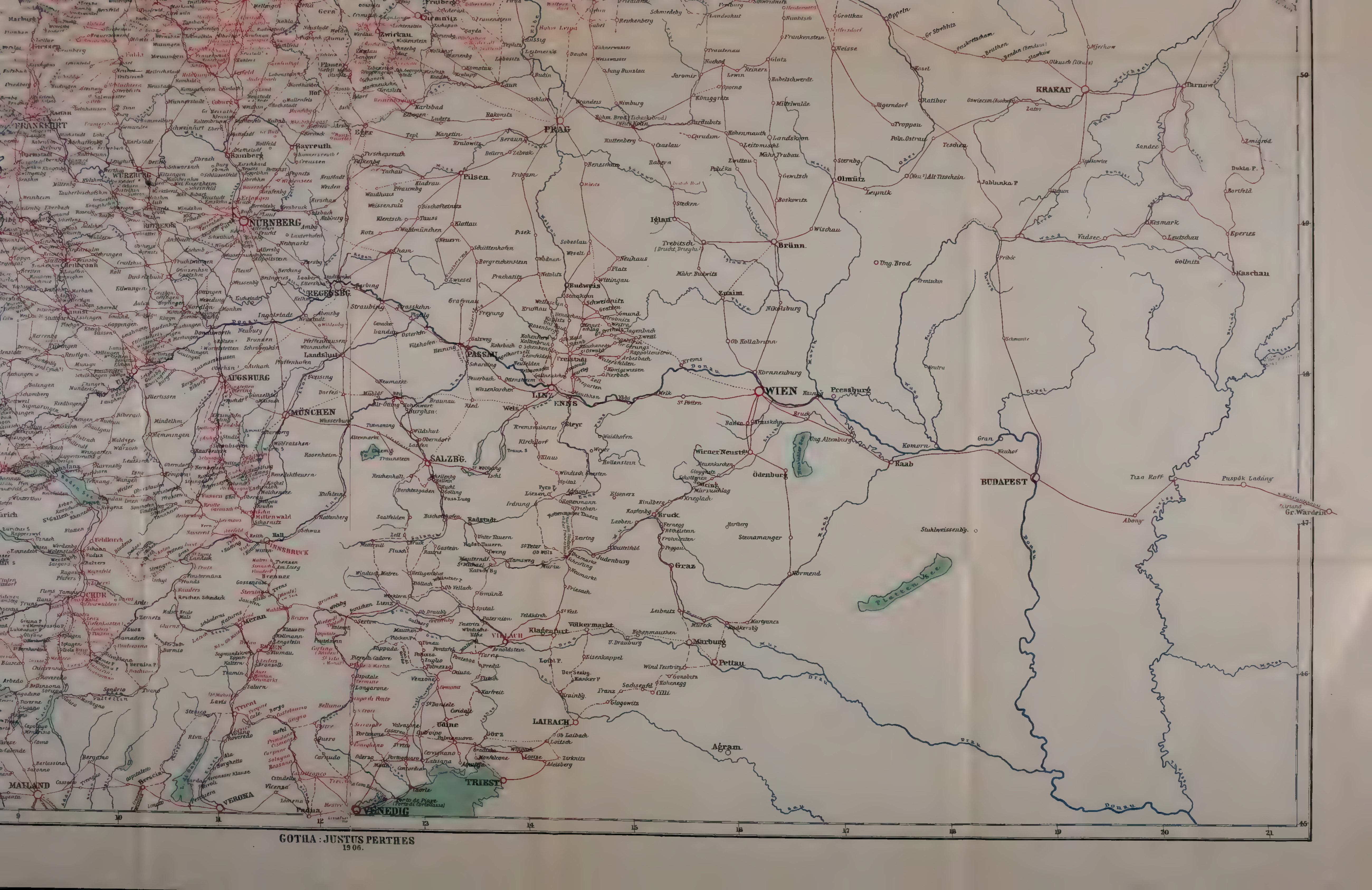
FÜNEN SEELAND SCHONEN LAALAND FALSTER RÜGEN

KOPENHAGEN Flensburg Schleswig Kiel Lübeck Hamburg Bremen Lüneburg Stralsund Stettin Berlin Frankfurt Amsterdam Utrecht Groningen Osnabrück Münster Hannover Braunschweig Hildesheim Magdeburg Antwerpen Brügge Gent Brüssel Köln Aachen Lüttich Kassel Erfurt Leipzig Dresden Naumburg Halle Koblenz

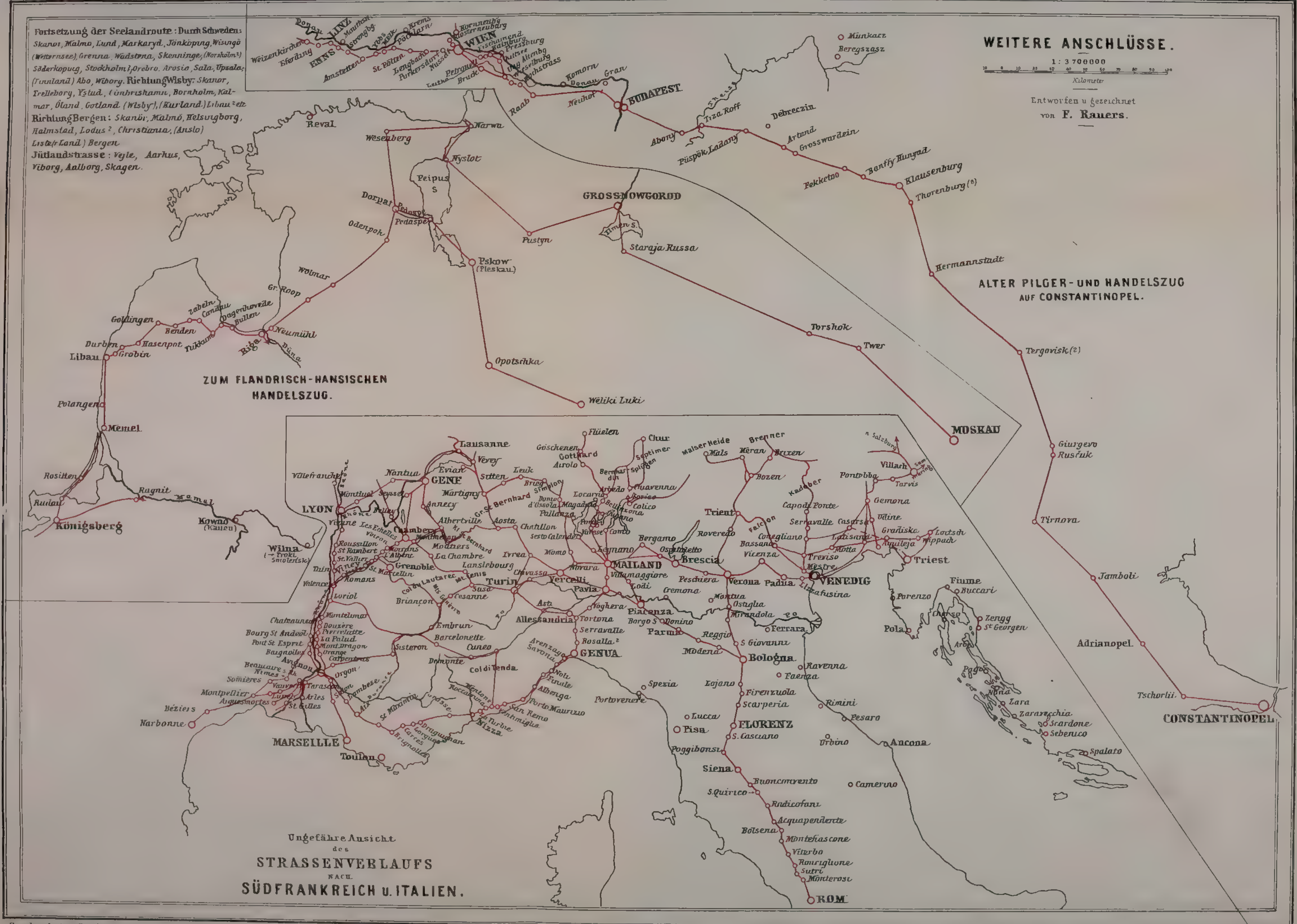

Jahrgang 1906, Tafel 6.
KOPENHAGEN
SCHONEN
SEELAND
FÜNEN
LAALAND
FALSTER
Bornholm
RÜGEN
Stralsund
Greifswald
Flensburg
Kiel
LÜBECK
Wismar
Rostock
HAMBG.
BREMEN
LÜNEBURG
Celle
HANNOVER
BRAUNSCHWG
HILDESHM
MAGDEBURG
BERLIN
Potsdam
Spandau
STETTIN
Stargard
Kolberg
Köslin
Stolp
DANZIG
KÖNIGSBERG
Memel
Insterburg
Elbing
Allenstein
Graudenz
Bromberg
THORN
POSEN
GNESEN
Landsberg
Küstrin
FRANKFURT
WARSCHAU
Lódz
Plozk
Kalisch
BRESLAU
Liegnitz
Glogau
Görlitz
Bautzen
DRESDEN
LEIPZIG
Chemnitz
Zwickau
Plauen
Halle
ERFURT
Weimar
Gera
Kassel
Wittenberg
Dessau
Guben
Kottbus
Krossen
Brieg
Oppeln
Neisse
Ratibor
KRAKAU
Lublin
Radom
PRAG
Karlsbad
Eger
Hof
Coburg
Fulda
Glatz
Königgrätz
Tarnow
Oder
Warthe
Weichsel
Netze
Elbe
Memel



LÜTTICH
AACHEN
Bonn
Koblenz
MAINZ
FRANKFURT
TRIER
PRAG
Chemnitz
Zwickau
Pilsen
Eger
Karlsbad
Bamberg
Bayreuth
WÜRZBURG
NÜRNBERG
REGENSBURG
Worms
Speier
Heidelberg
Heilbronn
Metz
Verdun
REIMS
PARIS
LAGNY
PROVINS
TROYES
BAR-SUR-AUBE
Toul
Nancy
Epinal
Langres
STRASSBURG
Kehl
Rastatt
Stuttgart
ULM
AUGSBURG
MÜNCHEN
PASSAU
LINZ
ENNS
SALZBG.
DIJON
Besançon
BASEL
Zürich
Luzern
Bern
Lausanne
GENF
CHUR
INNSBRUCK
Meran
LYON
CHAMBERY
Aosta
MAILAND
VERONA
VENEDIG
TRIEST
LAIBACH
VILLACH
Klagenfurt
Amiens
Arras
Dinant
Namur
Valenciennes
Östliche Länge 8 von Greenwich
C. Schmidt
GOTHA: JUSTUS PERTHES
1906.



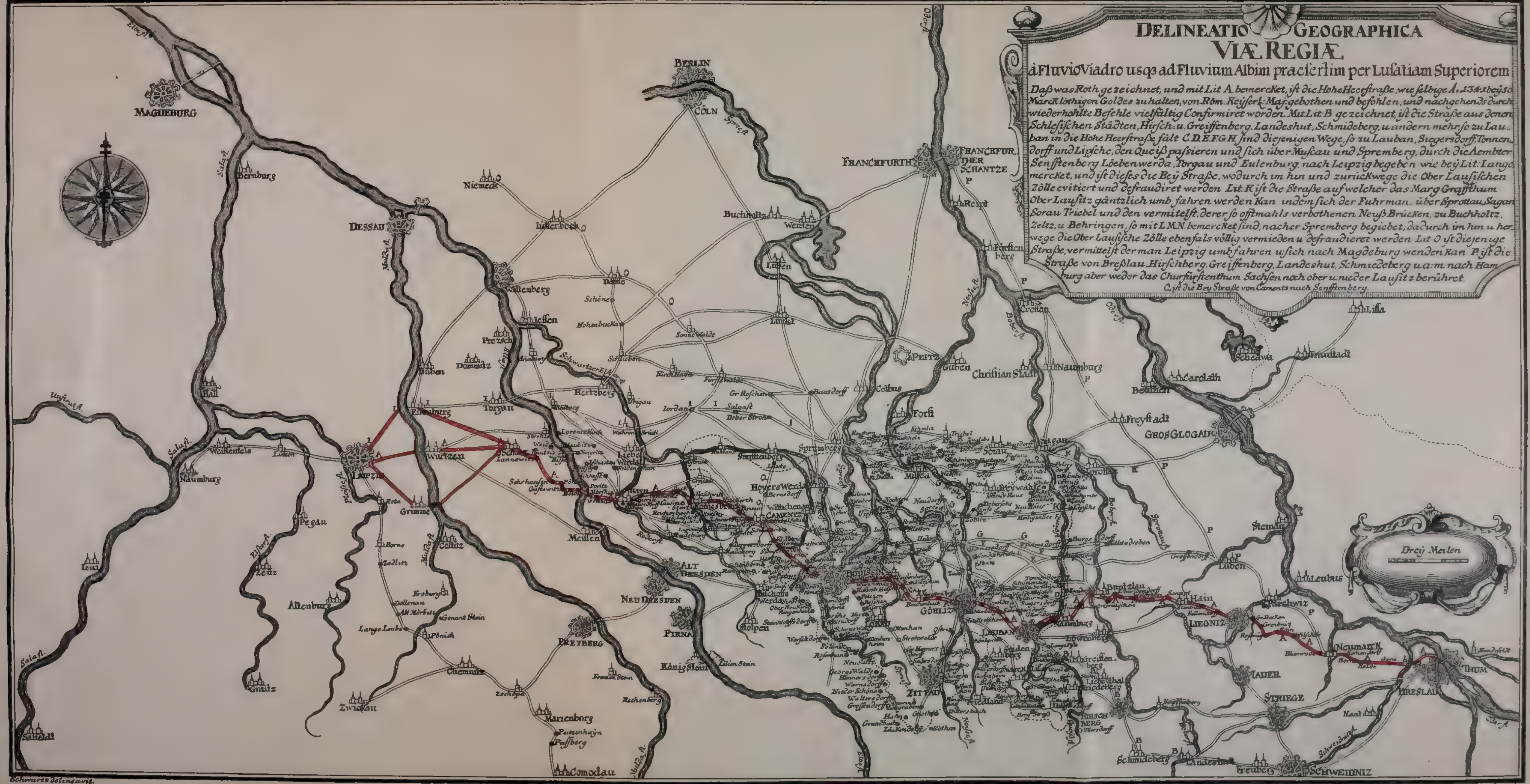
GOTHA : JUSTUS PERTHES
1906.



Druck v. Justus Perthes' Geogr. Anstalt, Gotha
Verlag des Vereins für hansische Geschichte, 1907.
C. Schmidt



SPEZIALKARTE DER MITTEL-DEUTSCHEN STRASSEN.
Entworfen u. gezeichnet von F. RAUERS.
1 : 750000
DIE LEISTER FUHRLEUTE. BREMEN. 1 : 750000
DIE BRÖKELSCHEN- UND POPENDIEKER-FUHRLEUTE. 1 : 750000
Erklärung:
Grosse Durchgangsstrasse
Minderberechtigte oder weniger verkehrsreiche Strassen
Leipziger Umfuhrstrassen zur Umgehung Preussens, die bei dem Zoll u. Stapel Konflikt im 18. Jahrh. in Benutzung genommen wurden
Ältere, später zurückgetretene Strasse
Jüngerer Verlauf einer Strasse
Bisher verbürgte, bzw. vermutete Strasse
Grafenthal . Fuhrmannsort
BRAUNSCHWEIG
MAGDEBURG
HILDESHEIM
HAMELN
GOSLAR
HALBERSTADT
QUEDLINBURG
EINBECK
GÖTTINGEN
DUDERSTADT
NORDHAUSEN
EISLEBEN
HALLE
LEIPZIG
MÜNDEN
CASSEL
HEILIGENSTADT
MÜHLHAUSEN
LANGENSALZA
ESCHWEGE
EISENACH
GOTHA
ERFURT
NAUMBURG
MERSEBURG
WEISSENFELS
ZEITZ
ALTENBURG
JENA
GERA
ZWICKAU
PLAUEN
HOF
MARBURG
GIESSEN
GRÜNBERG
FULDA
SCHMALKALDEN
SUHL
COBURG
FRIEDBERG
GELNHAUSEN
HANAU
FRANKFURT
MAINZ
SELIGENSTADT
ASCHAFFENBURG
DARMSTADT
HAMMELBURG
SCHWEINFURT
BAMBERG
BAYREUTH
MELLRICHSTADT
SCHLEUSINGEN



Verlag des Vereins für hansische Geschichte 1907. Druck v. Justus Perthes Geogr. Anstalt Gotha.